THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION

ANNUAL REPORT 2001/2002

102-06038/

Table of Contents

2 Seaway Snapshot 2001/2002

4 President's Message

9 Operational Report

21 Governance

23 Financial Summary and Results

Photos:
pp. 2, 3, 5, 15, 21:
Thies Bogner

p. 6:
Roderick Cunningham

p. 17:
Iqbal Bilin

Designers:
Walters & Greene Associates

Printing:
Beauregard Printers

Seaway Snapshot 2001/2002

A unique 3,700 kilometre inland waterway, the Seaway brings cargoes to and from 15 major international ports and some 50 regional ports in the industrial centre of North America. A convenient, environmentally friendly, energy-efficient and safe transportation route, the Seaway is a significant economic asset. In 43 years of operation, it has carried more than two billion tonnes of cargo, worth over $400 billion. Every 10,000 tonnes of general cargo handled by a Great Lakes port contributes more than half a million dollars in local economic benefits. In Canada, the Seaway supports more than 17,000 jobs, in direct and indirect services to the transportation industry, shipping, and the Seaway itself.

The Seaway Locks

The Seaway proper is a series of 15 locks and connecting channels in two sections – the Montreal/Lake Ontario (MLO) section, and the Welland Canal. Between Montreal and Lake Erie, the Seaway gradually rises 183.2 metres (602 feet), the height of a 60-storey building above sea level. More than [illegible] ships annually [illegible] American. The Welland Canal links Lake Ontario and Lake Erie with a series of eight locks. The locks and channels accommodate vessels 225.5 metres long, 23.8 metres in beam, and 8 metres in draft.

The St. Lawrence Seaway Management Corporation (SLSMC)

Established in 1998 as a not-for-profit corporation by Seaway users and other interested parties, the SLSMC operates the Canadian assets of the St. Lawrence Seaway for the federal government, under a long-term agreement with Transport Canada. As well as the Seaway locks and channels, the SLSMC is responsible for the Saint-Louis de Gonzague Bridge, Valleyfield Bridge, Townline Tunnel, and all Seaway-related leases and licences.

Our Mission

We pass ships through a safe and reliable waterway system in a cost-effective, efficient and environmentally-friendly manner to meet our customer's transportation needs.

Marjorie McCullough, Service Person, painting gears that move the gates at Lock 1, Welland Canal

to the Iroquois Lock. 24-hour navigation began opening day on the Welland Canal and April 14 on the Montreal/Lake Ontario (M.L.O.) section, where ice had delayed the installation of illuminated buoys. The last ships exited St. Lambert Lock and the Welland Canal on December 24, ending a navigation season of 277 days.

The mild economic recessions in both Canada and the United States led to traffic and revenue reductions for the Seaway in 2001. A less active steel industry reduced movements of related commodities (iron ore, coal and steel imports), and lower Canadian and U.S. grain exports contributed to the decrease. Cargo movements on the M.L.O. section amounted to 30.28 million tonnes, 14.4% (5.11 million tonnes) less than in 2000. Traffic on the Welland Canal totalled 32.48 million tonnes, a decrease of 11.2% (4.09 million tonnes). The 2001 combined Seaway traffic reached 41.71 million tonnes, a decrease of 10.42% from the 2000 total of 46.55 million tonnes.

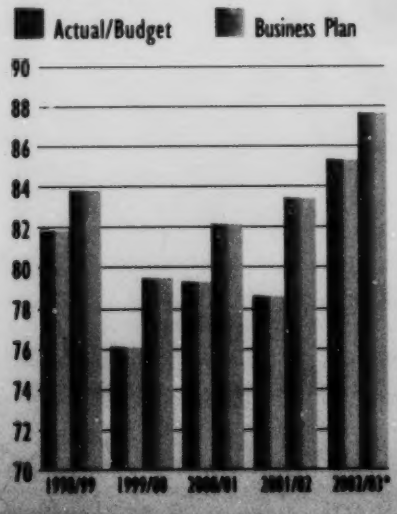
Financial Highlights

A total of $22.750 million was spent on repairs and maintenance under the asset renewal program. Operating costs, including staff salaries and benefits, amounted to $53.216 million and revenues totalled $64.495 million. The Corporation ended the year with a $2.118 million excess of expenses over revenue.

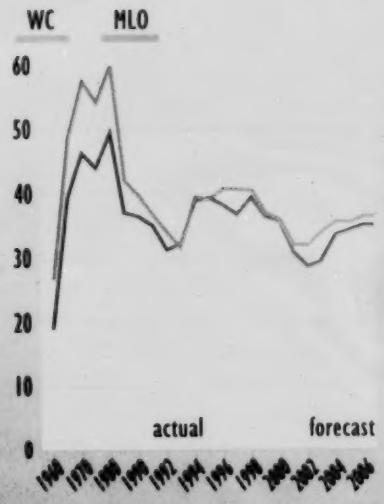
Despite reduced traffic and revenue, the Corporation has met its business plan targets for the fourth year in a row, and increased its notional reserve account to $12.057 million. Accordingly, the mandatory 2% toll increase for the 2002 season will once more be reduced by 1.5%.

Since Seaway traffic levels are affected by larger economic concerns and fluctuations, SLSMC has little control over revenue. The main factor in the Corporation's success in meeting its business plan targets has been control of manageable expenses, an area in which we have consistently done better than required for the last four years.

Five-Year Review
Overall Total Costs
(million dollars)



Historical Traffic Results and Forecasts (million tonnes)



Corporate Office
The St. Lawrence Seaway Management Corporation
202 Pitt Street
Cornwall, Ontario
K6J 3P7

Maisonneuve Region
P.O. Box 97
Brossard Station
Brossard, Québec
J4W 3L8
Vessel location:
(450) 672-4115

Niagara Region
508 Glendale Avenue
St. Catharines, Ontario
L2R 6V8
Vessel location:
(905) 685-6462

President's Message

With the 2001 navigation season, the SLSMC concluded the fourth year of its current five-year agreement with the Canadian Government. And for the fourth consecutive season, the Corporation controlled its costs substantially better than foreseen in the business plan, keeping manageable costs down to 93.6% of the allowable target. Consequently, the Corporation's Reserve has increased by $3.582 million and this primary measure of our success now stands at $12.057 million. Again this year we are able to apply a 1.5% rebate to the 2% increase in cargo tolls and ship charges, mandatory under our agreement with Transport Canada. Our full-time equivalent personnel count stands at 619, appreciably fewer than the 664 foreseen in the business plan.

This achievement is all the more remarkable, given the noticeable reduction in vessel traffic last year and a number of extraordinary expenses. Ice conditions persisted until the second week of April on the Montreal/Lake Ontario section, adding to the costs of early opening, and additional security costs were incurred for the Free Trade Area of the Americas Quebec Summit. The August 11, 2001, incident involving the *MV Windoc* and the Allanburg Bridge called for a massive effort in immediate repairs and, together with the events of September 11 only a month later, caused a 269% rise in the Corporation's insurance premiums.

The Seaway, like most North American institutions, has been permanently affected by the events of last September 11. Security has become a significant priority, with operational and budgetary impacts. We have developed joint security plans for the Seaway with all organizations that have an interest, including police forces in Quebec and Ontario, the Royal Canadian Mounted Police, National Defence, Transport Canada, the two Coast Guard organizations, and other stakeholders in Canada and the United States (U.S.).

Asset renewal costs including capital asset acquisitions amounted to $24.513 million in the 2001/2002 fiscal year, again below the allowable business plan targets. Contracts were generally negotiated for lower prices than budgeted but, in accordance with our agreement with Government, some of these savings were invested back in work already identified but displaced by the accident in the Welland Canal or simply deferred. The excess of expenses over revenues, before transaction costs and the special examination, is $14.625 million. This illustrates clearly the negative impact the steep decline of traffic has had on the SLSMC, despite a sterling performance in cost control and a navigation season of 277 days, tied for the second-longest in the history of the Seaway, extending from March 23 to December 24.

The Seaway's traffic levels reflect the state of the North American economy, which had been sluggish since the end of 2000, and became increasingly so after September 11. The traffic downturn experienced in the last three months of 2000 continued all through the 2001 season, lowering toll revenues by more than 14% from the previous year, to which the rebate of 1.5% must be added.

Seaway Becoming a World Leader

Challenges notwithstanding, the 2001/2002 fiscal year proved to be eventful and productive. It saw the signing of a new three-year collective agreement with the unions, the completion of a joint job evaluation for pay equity, and important advances in applying information technologies to support the launch of our new Web site and the successful testing of the automatic vessel identification system, among other achievements. Concurrently, new programs such as performance management (SMART) and the process-centred organization have matured and are noticeably improving how the Corporation functions. Indeed, the shift in culture has become more and more evident this

year. If the many reviews and surveys we underwent during 2001, conducted at the Government's behest and culminating in a Special Examination, have often stretched the organization to its limits, they also have shown consistently the high degree of commitment and professionalism that Seaway personnel have attained.

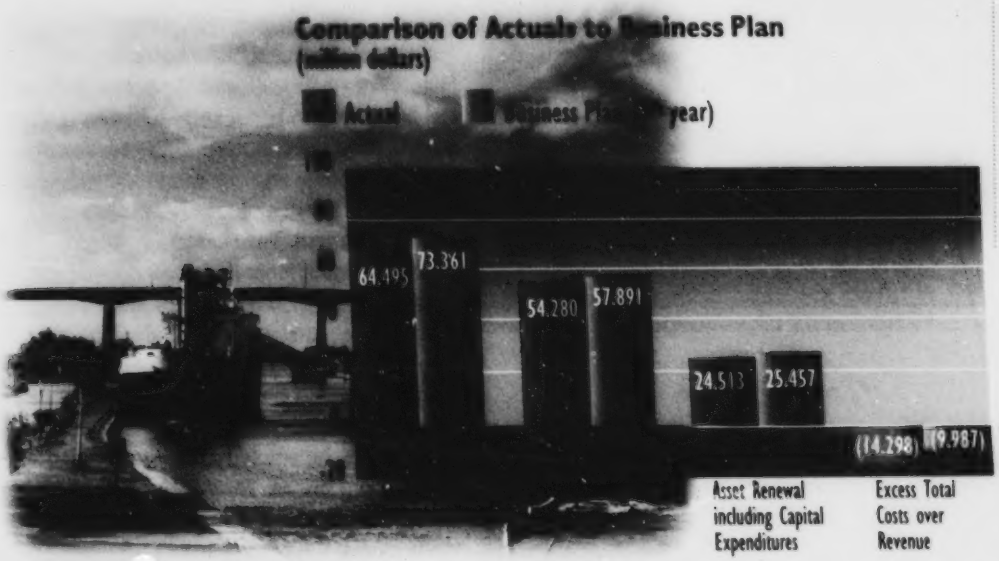
In many ways, the Seaway has become a world leader in the use of technology to improve marine transportation. Of two striking examples, the first is Automatic Identification System (AIS). This is a computer-based technology that, linked with the Differential Global Positioning System, permits ship-to-shore and ship-to-ship communications and allows real-time display of vessel location, speed and estimated time of arrival (ETA). At the leading edge of technology, the system will eventually revolutionize navigation in restricted waters. The Canadian and U.S. Coast Guards, as well as the International Maritime Organisation are working to implement this system across their jurisdictions by 2004/2005. That means AIS will soon be in place throughout the whole Seaway/Great Lakes basin, bringing greater safety and greater efficiency to the entire waterway.

The second example of customer service through new technology is the binational Seaway Web site we launched last year. It has an increasing number of new features and is proving extremely popular, regularly getting over 70,000 hits a month. The site has become the single most comprehensive source of information for commercial navigation in the Seaway System, and we have expanded it to provide one-stop shopping for current and potential customers with a new range of online business services. We have also introduced an e-mail-broadcasting feature to distribute Seaway notices and other information to users electronically, rather than by mail.

A Call for Long-term Change

Nevertheless, despite such achievements, the coming year is likely to prove the most demanding yet for the Corporation – because we need to set some far-reaching changes in motion. The St. Lawrence Seaway is a key continental resource, strategically located, yet one that is under-utilised partly because of an outdated infrastructure. While we can expect traffic to increase somewhat as the economy picks up speed, the seasonal nature of the waterway, the size and age of our locks and the comparatively shallow depth of our channels will continue to present obstacles.

Lake St. Clair and the Welland Canal are currently limited to a 27' depth, while other



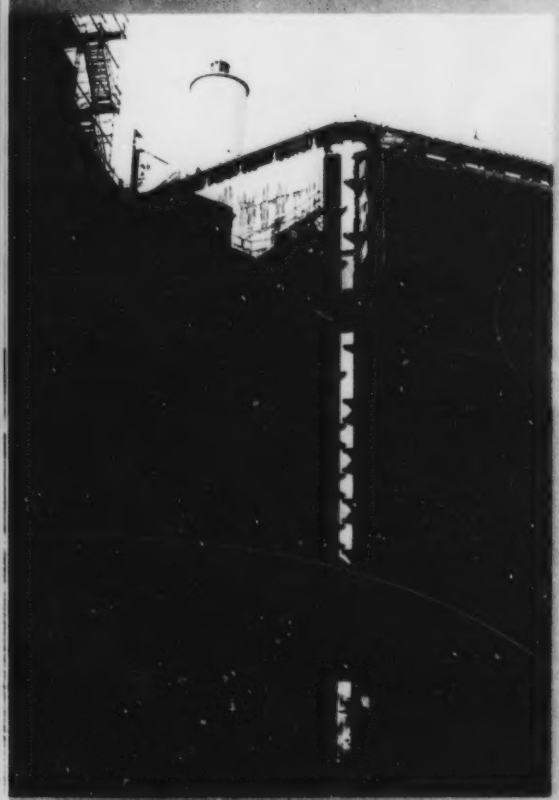
Expense categories in the Business Plan differ from the categories used in the Financial Statements. We have presented the financial results in this graph for purposes of comparison with the Business Plan.

* Includes payments in-lieu of taxes of $1.064 millions not paid by the Corporation

channels in the system can accommodate vessels up to 30'. There is no doubt that thirty-foot channels throughout would substantially improve the efficiency of the existing Great Lakes St. Lawrence Seaway (GLSLS) system and fleets.

The length of our navigation season is another limiting factor. Apart from navigation under winter ice conditions, which could be solved, given the progress of technology like AIS, the system's aging infrastructure needs major annual maintenance. Thus the age of our locks contributes to limiting our navigation season. And their size, in the long term, will continue to restrict the size of vessels we can accept, even if we increase channel depth. The trend today is to larger and larger ocean-going vessels, and our market share is consequently shrinking.

The maintenance of the Seaway is already becoming more difficult and will become increasingly costly in the future. Recent studies already recommend lock replacement instead of ongoing maintenance of the aging structures. Clearly, some major investment decisions have to be made soon, and if they are to be wise decisions, they must take into account a great variety of economic, environmental, financial and engineering factors.



We have undertaken channel maintenance work to increase vessel draft throughout the system by 3" in 2003, while still leaving an adequate safety margin; every inch of additional draft increases the load capacity of a Seaway-max vessel by 100 tonnes. At the same time, Seaway ports are looking to increase their capacity as well. The long-term strategy would be to modernize both channels and ports throughout the entire system to accommodate larger and larger ocean-going vessels. We have a working group researching the business case for season extension using the set opening and closing dates of March 25 and January 15 at the Soo Locks. Our ultimate goal has to be 12-month navigation over the entire system.

We are also proceeding with other initiatives to attract more customers. Work continues with the Maritime Associations, the Waterway Strategic Issues Forum (WSIF), and other stakeholders, from shipowners to terminal operators, to pilotage and Coast Guard organizations, to government departments, to increase efficiency and develop a new vision. The report *A 20/20 Vision for the Future* describes the major goals to be achieved, identifying the key players. And the WSIF complemented this work with action plans to support some of the conclusions.

A steering committee, under the umbrella of the Chamber of Maritime Commerce, is co-ordinating implementation of the WSIF recommendations. A symposium last summer in Thunder Bay defined some of the impediments and inefficiencies at the Port and drew up a mandate for a Logistics Study on virtual 24-7 operations, and improving terminal efficiency and inter-agency co-ordination, among other issues.

But we have reached a watershed of sorts in terms of small-scale and short-term improvements. To remain competitive in the long term, we will soon need to make changes radical enough that they must be integrated with upgrades to the rest of the Great Lakes/St. Lawrence System. The Seaway has potential to contribute much more to the Canadian economy and national interests than it does now. However, we cannot approach decisions from a narrow corporate or even national viewpoint. Anything we do on the Seaway has implications for the whole system; and the quality and prospects of the whole system inevitably affect our own operations. The system-wide approach is essential, and long-term, carefully planned innovation is the key.

And innovate we must. The principal stakeholders in marine transportation on both sides of the border must look at and address numerous duplications of service to reduce costs and increase competitiveness. And we must, together, form a co-ordinated plan to increase the accessibility and marketability of the entire system. Our focus in the coming year will be to lay the groundwork for the necessary actions. Much of what we will be able to do will be dictated by our next five-year business plan.

Towards a New Planning Cycle

Seaway operations are guided by a five-year business planning cycle, based on our agreement with Transport Canada. The business plan sets specific targets for operating and asset renewal costs, as well as anticipated revenues. Since commercialization in 1998, we have consistently progressed in making the Seaway more business-like and in containing our costs. In the first five years, our emphasis was on technology, e-business and initiating a system-wide approach.

The primary goal of the next business plan, which will take effect in April 2003, will have to be the sustainability of the system. Senior management has developed objectives and strategies for the renewal of the Management Agreement with Transport Canada that will set self-sufficiency as the Corporation's principal objective over the next five years.

An exploratory meeting with Transport Canada (TC) tested the principles and philosophy that would govern the upcoming plan and agreed on the negotiation process and timetable. TC officials are receptive to the idea of self-sufficiency and endorse a continuing role for the Department in sharing the funding for business development and long-term planning projects like modernizing navigational services. Transport Canada is also undertaking due diligence audits on various aspects of our proposal through Consulting and Audit Canada.

Research Can Show the Way

It has long been apparent that every factor in the Great Lakes/Seaway System is dependent on every other factor, and cannot be considered in isolation. I cannot stress enough that the Seaway is a binational waterway, and we must be concerned with what happens in the entire Great Lakes basin. It is essential to increase and strengthen co-operation among all organisations involved in this larger system.

To help achieve this goal, we hope to launch an important study this year on the modernization and future governance of all marine navigation services in the system. These are the services provided by the Canadian and U.S. Coast Guards, the Laurentian and Great Lakes Pilotage Authorities, as well as the Canadian and U.S. Seaway Corporations. Also participating in the study will be Transport Canada and the Department of Fisheries and Oceans. What we hope will result is a co-ordinated, streamlined approach that cuts out duplication and unnecessary costs, and provides efficient joint service on both sides of the border, throughout the entire waterway basin.

To remain competitive... we will soon need to make changes radical enough that they must be integrated with upgrades to the rest of the Great Lakes/ St. Lawrence System.

We are also recommending that Canada take on a major role in the Great Lakes Navigation Study. This is a bi-national multi-phase review, presently managed by the U.S. Army Corps of Engineers (USACE) under Congressional directive, of the feasibility of improving commercial navigation on the entire Great Lakes/St. Lawrence Seaway system, including locks, dams, harbors, ports, channels, and other related features. The geographic scope of the study ranges from Duluth on the west to Montreal on the east.

The SLSMC and the Saint Lawrence Seaway Development Corporation worked closely with the USACE in the first phase of the study, the Reconnaissance Phase. So far the research suggests that a modernized Seaway could generate important increased economic development in central North America.

The next phase of research would consist of engineering and economic studies to determine the feasibility and cost of simply maintaining existing structures for an extended period. This "50-Year Plan" would establish best practices for the maintenance of the Seaway and dictate the timing when structures should eventually be replaced and their optimum size. The remaining feasibility effort will investigate thoroughly the economic, social and environmental effects of large and small-scale capital improvements and ecosystem restoration. The research will examine everything from small changes, such as better lock maintenance, to radical restructuring, such as building entirely new and larger locks. The results will include engineering and cost estimates for maintenance of the existing system and future costs for various proposed improvements to the infrastructure; justification of proposed improvements in terms of economic benefits; and an environmental impact assessment of the various alternatives, the potential mitigating measures and their costs.

"The research will examine everything from small changes to radical restructuring, such as building entirely new and larger locks."

The SLSMC strongly recommends that Canada take the lead in continuing this study as the most practical method of arriving at realistic information for enlightened decisions on future investments in cargo marine transportation. Provision of equal funding will give us equal say, and better control of input to the study, along with its output. While the USACE brings engineering expertise to the project, SLSMC can bring the business point of view to the table, represent a wide variety of users, and ensure a balanced approach. A strong Canadian initiative here will ensure that all alternatives are properly evaluated in a binational forum.

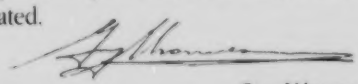
We believe Canada's participation is a wise investment. The Seaway needs more work, and it needs a good long-term plan to ensure that money is spent to the best advantage. This study offers the opportunity to achieve such a plan, one that is harmonized to conditions and needs on both sides of the border.

The strategic importance of studies like these to the future of the Seaway cannot be over-emphasized, and neither can the joint Canada/U.S. participation we strongly recommend. This is vital if truly efficient transportation is to continue to serve the economy of the heartland of North America with the right balance between commercial and public interests.

A Final Word

Having decided to resign from my position at the end of the next fiscal year, I have already launched the process for identifying the new President and CEO who will lead the Corporation through these coming, exciting years. I believe that together we have prepared a solid foundation from which the new Chief Executive will be able to guide the SLSMC even further along the path of success.

I would be remiss not to express my heartfelt thanks to the Members of the Board for their active counselling, to my colleagues on the Management Committee for their unswerving support, dedication and leadership and, most of all, to all SLSMC employees for their co-operation and unfailing efforts. Your backing for the past four years has been valued and appreciated.



Guy Véronneau

Operational Report

Goals and Achievements 2001/2002

The Corporation worked on 46 key projects related to the strategic objectives of the present 2001–2004 Strategic Plan, of which 16 were identified as "must" or "priorities". These are listed in the table below. A number of these are multi-year projects, spanning more than one fiscal year. The four projects that fall into the "must" category include developing a strategy and carrying out negotiations for the next 5-year Business Plan, follow-up on the Special Examination, participation in the U.S. Army Corps of Engineers Great Lakes Navigation Study – Reconnaissance Phase and implementation of a transition program for the future CEO, part of the succession planning program.

Other high-priority projects deal with issues such as strategic operational staffing, managing attendance and training of management and supervisory personnel in leadership development and change management. We also plan an Operations Centre functional study, which would include such elements as remote operation of bridges and infrastructure monitoring. The budget makes provisions for exploring new tools in operations, as well as for AIS integration and deployment. Continued development of the Web site and introduction of other new e-business opportunities are ongoing.

In addition to monitoring goal-related projects, the Corporation regularly assesses its performance using a wide range of computerized performance evaluation measures developed and refined over some time. These include statistics on vessel transit times, vessel incidents, the employee safety record, response time for various customer transactions, and many others.

[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]
Strategic Operational Staffing	In progress
Operations Centre functional study	In progress
Manage/reduce absenteeism	In progress
Special examination (required by law)	Completed
Develop negotiation strategy for next Business Plan	Completed
New tools for tie-up	In progress
Develop strategy for ice management	Completed
Web-site enhancements and e-business applications development	Completed
AIS integration	In progress
Participate in USACE study (Reconnaissance Phase)	Completed
Develop model for new tariff structure	Completed
Develop and implement Succession Plan	Completed
Change management and leadership development	In progress
Design/implement compensation program based on job evaluation	Completed
Union contract negotiations	Completed

Goals and Achievements 2001/2002

The Corporation worked on 46 key projects related to the strategic objectives of the present 2001/2004 Strategic Plan, of which 16 were identified as "must" or "priorities". These are listed in the table below. A number of these are multi-year projects, spanning more than one fiscal year. The four projects that fall into the "must" category include developing a strategy and carrying out negotiations for the next 5-year Business Plan, follow-up on the Special Examination, participation in the U.S. Army Corps of Engineers Great Lakes Navigation Study – Reconnaissance Phase and implementation of a transition program for the future CEO, part of the succession planning program.

Other high-priority projects deal with issues such as strategic operational staffing, managing attendance and training of management and supervisory personnel in leadership development and change management. We also plan an Operations Centre functional study, which would include such elements as remote operation of bridges and infrastructure monitoring. The budget makes provisions for exploring new tools in operations, as well as for AIS integration and deployment. Continued development of the Web site and introduction of other new e-business opportunities are ongoing.

In addition to monitoring goal-related projects, the Corporation regularly assesses its performance using a wide range of computerized performance evaluation measures developed and refined over some time. These include statistics on vessel transit times, vessel incidents, the employee safety record, response time for various customer transactions, and many others.

Information Technology & Telecommunications (IT&T)

As in most corporations, IT&T services are of strategic importance to the efficiency of the SLSMC. Information technology systems have now become such indispensable tools for the Corporation's daily activities that IT staff have been consolidated into one group with its own offices at corporate headquarters and regional support facilities. The group monitors LAN/WAN efficiencies, server and application readiness, and desktop environments, maintains the Web site and the corporate Intranet, and provides Help Desk services for all employees.

An updated maintenance and support approach was required for effective management of the many systems deployed throughout the organization, which are ever increasing in complexity. IT&T developed an organizational model for its services, based on the principles of customer focus, best practices, and self-measurement and evaluation.

Customer Focus	**Service level agreements have been developed to deliver the required levels of customer service to both internal and external "customers", e.g. the Traffic Management System, E-business users, the Web site.**
Use of Best Practices	Ongoing identification of industry standard best practices; these are then embedded into core policies and procedures.
Self-Measurement	Use tools to measure operational activities and effectiveness (for instance, the Help Desk system); work in continuous improvement mode to ensure staff always has access to the most reliable and useful systems.

Telecommunications

During the last year the telecommunications services group reviewed the corporation's telecommunications infrastructure. As a result of the study, the Corporation advanced the migration of the telecommunications network to the ATM (Asynchronous Transfer Mode) technology. The ATM network, being a packet-switching technology, is capable of integrating multiple types of traffic, including voice, video and data.

Upgrading the telecommunications infrastructure has brought a number of benefits:

- Flexible, simplified management of backbone requirements
- Improved reliability and redundancy
- Scalable, high capacity bandwidth
- Improved application performance at reduced cost
  - Higher speed, higher volume
  - Larger variety of network applications possible
  - Higher quality of service
- Consolidation of computing resources
- Lower access costs ($ per kilobit)

Also in the past year, the need has increased for employees working outside the Corporation's offices to have secure access to centralised corporate data. To create business efficiency and reduce costs, a Virtual Private Network (VPN) has been implemented. It provides a relatively inexpensive means of extending the corporate networks out to mobile/remote workers, replaces expensive leased lines with site-to-site communication, and permits secure communication with business partners.

Traffic Management System (TMS)

The TMS has been updated to integrate a new geographic information system (GIS). The selected GIS is a commercial, off-the-shelf product, which supports a high performance mapping/graphical interface in addition to various types of geographic mapping standards. This update to TMS improves system performance, resolves outstanding deficiencies and lowers life cycle costs while increasing flexibility.

Automatic Identification System (AIS)

The ship-to-shore and ship-to-ship communications system with real-time computer display of vessel location and speed is well on the way to implementation. Transponders were procured in February 2002, and antennas and other equipment at shore stations were to be installed by the end of June 2002. Tests of the signal cover-

age were completed with excellent results, and operational testing will begin July 2002. Various tests and trials of shipboard AIS/ECDIS units by carriers will occur during the July to December 2002 period.

Mandatory AIS carriage on the Seaway has been postponed to opening day of the 2003 navigation season at the request of Seaway users, to give them time to obtain transponders and equip their ships during the off-season.

The SLSMC will partner with other agencies, such as the Canadian and U.S. Coast Guards and Transport Canada to extend AIS coverage to the entire Great Lakes and eventually to the lower St. Lawrence River, making ours the largest application of AIS to an inland waterway anywhere in the world. AIS will also be integrated into the Seaway binational Web site, permitting subscribers access to up-to-the-minute position information and other data about the progress of their vessels through the waterway.

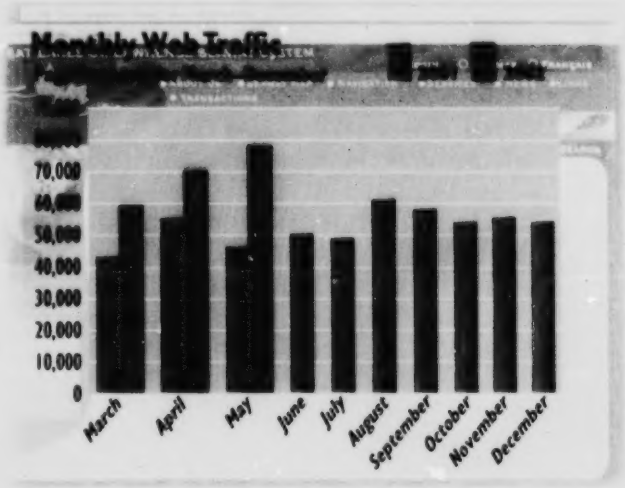
Web Site and E-business

The goals of the Seaway's binational Web site, launched last year, were to create a comprehensive, single source of information for commercial navigation on the Seaway System, and to provide one-stop shopping for current and potential customers. The site was built in three releases, and with the third release this spring is now fully interactive.

The site is innovative, and makes effective use of leading-edge technology for easy use and visual appeal. Release 1 provided static shipping and navigation information, environmental data with water levels and wind speeds, and links to every organisation, port, and government agency involved with the Great Lakes and Seaway in both Canada and U.S. Release 2 added real-time information and a search engine.

The current and third release brings e-business applications to a new level for the marine industry. The cargo-matching feature allows Seaway customers with empty vessels to find cargoes, or shippers to find convenient vessels. A cost calculator produces instant customized cost estimates for point-to-point shipping via the Seaway. Authorized ship-owners, operators or agents also have access to their real-time vessel transit information (fed from AIS), as well as on-line access to their account information. They can also complete and file all pre-clearance and transit declaration forms on-line, and may be able to eventually carry out electronic credit checks and payment transfers.

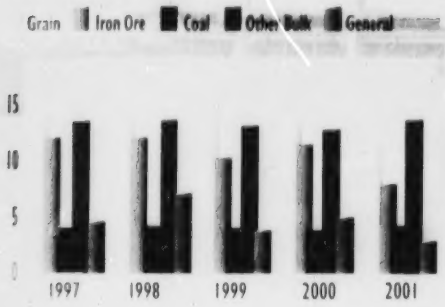
While access to the Web site and navigation information is free, access to the e-business pages will be through a paid subscription plan. All applications are now ready for on-line implementation.



Our Web traffic consists primarily of commercial users originating from over 85 countries.

The new e-business applications allow Seaway customers to complete on-line filing of pre-clearance and transit declaration forms, and provide access to up-to-date account information. This information is restricted to authorized subscribers.

Five Year Review of Combined Traffic by Commodity (million tonnes)



The 2001/2002 Navigation Season

The Basics

- Seaway opened to navigation March 23, 2001.
- Ice conditions at the Lake Erie entrance and in Port Colborne Harbour until April 7, on Montreal–Lake Ontario (M.L.O.) section until April 14.
- 24-hour navigation began opening day on Welland Canal, April 14 on M.L.O.
- Draft increase from 7.92 to 8.0 M in effect on Welland Canal for entire navigation season, from April 9 on the M.L.O.
- Navigation season lasted 277 days.
- Vessel transits
  M.L.O. section: 2,588 vessels, compared to 2,975 in 2000; average demand 9 vessels per day.
  Welland Canal: 3,389 vessels, about 40 more than 2000; average daily demand was 11.9.
- Seaway remained open beyond announced closing date due to traffic demand; 17 vessels transited December 21–24.
- Favourable weather conditions allowed waiver of surcharges for December 21 to December 23, with surcharge for Dec. 24 remaining in place; no special agreements were needed for late transits.
- The last vessel (*Petrolia Desgagnés*) exited St. Lambert Lock on December 24.

Cargo Traffic Highlights

Mild economic recessions in both Canada and the United States led to significant traffic and revenue reductions in 2001. A less active steel industry reduced movements of related commodities (iron ore, coal and steel imports). Lower Canadian and U.S. grain exports contributed to the traffic decrease.

Cargo movements on the M.L.O. section amounted to 30.28 million tonnes, a 14.4% or 5.11 million tonne decrease from 2000. Traffic on the Welland Canal totalled 32.48 million tonnes, a decrease of 11.2% or 4.09 million tonnes.

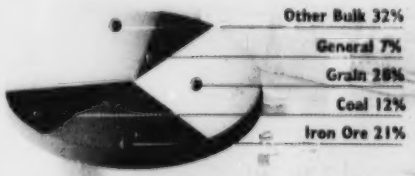
Combined Seaway traffic reached 41.71 million tonnes, a decrease of 10.42% from the 2000 results of 46.55 million tonnes.

Commodity Data

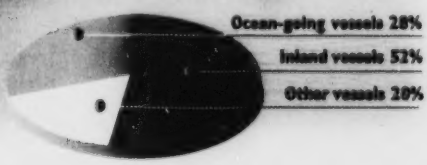
Grain

- Poor harvests, strong competition decreased Canadian grain traffic to well below Seaway's five-year average.
- M.L.O. decrease: 10.8% (0.68 million tonnes) to 6.11 million tonnes.
- Welland Canal decrease: 9.7% (0.67 million tonnes) to 6.21 million tonnes.
- American grain traffic affected by fewer ocean vessels in the Lakes and poor harvests.

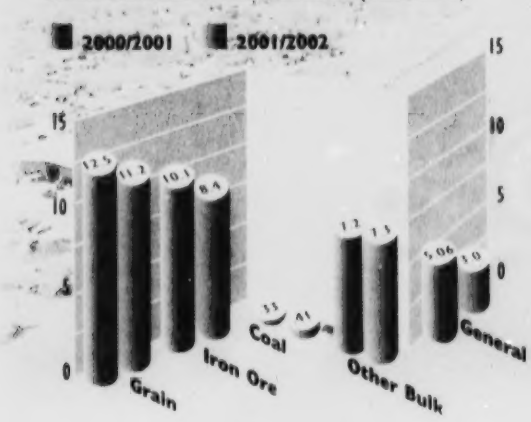
Combined Traffic by Commodity 2001/2002



Combined Vessel Transits 2001/2002



Montreal/Lake Ontario Section (million tonnes)



- M.L.O. decrease: 12.2% (-0.70 million tonnes) to 5.02 million tonnes
- Welland Canal decrease: 9.6% (-0.57 million tonnes) to 5.41 million tonnes
- Total grain traffic decreased by 10.7% to 11.16 million tonnes on the M.L.O. and by 9.5% to 11.65 million tonnes on Welland Canal

Iron Ore

- Less active American steel industry reduced movements from Labrador mines to American facilities in upper Great Lakes by 36.3% (-1.40 million tonnes)
- Movements to Hamilton from Labrador mines increased by 0.7% (+34,280 tonnes)
- Decrease of 7.1% (-661,900 tonnes) in shipments from Great Lakes mines to Hamilton
- Shipments to Nanticoke increased by 85.6% (+203,000 tonnes) for a total of 441,400 tonnes
- Imports through Quebec City decreased by 65.4% (-661,000 tonnes)
- Total ore traffic on the M.L.O.: 8.38 million tonnes, a decrease of 17.5% or 1.78 million tonnes
- Total ore traffic on the Welland Canal: 3.49 million tonnes, a decrease of 43.1% or 2.64 million tonnes.

Coal

- Coal movements increased to compensate for supply difficulties in 2000 and to fill additional demand by industries along the St. Lawrence River and Maritimes
- Traffic increased by 21.8% (+73,000 tonnes) to 0.41 million tonnes on M.L.O. and by 10.5% (+458,000 tonnes) to 4.8 million tonnes on Welland Canal.

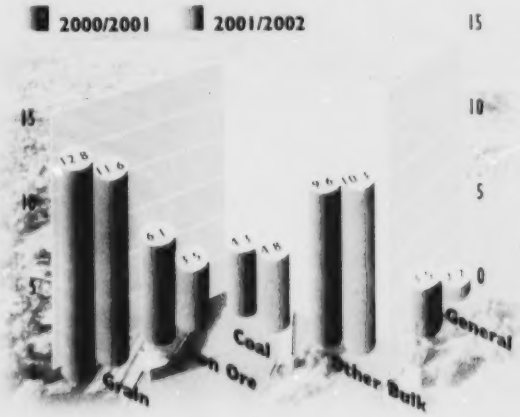
Other Bulk

- Despite unfavourable economic conditions, there was a small increase in bulk traffic through both sections
- M.L.O. increase: 0.2% (+15,000 tonnes) to 7.30 million tonnes, with petroleum products, gypsum and salt rising; all other bulk commodities decreasing
- Welland Canal increase: 6.5% (+600,000 tonnes) (6.8% to 10.34 million tonnes; petroleum products, salt, cement and stone increased; all other bulk products decreased

General cargo

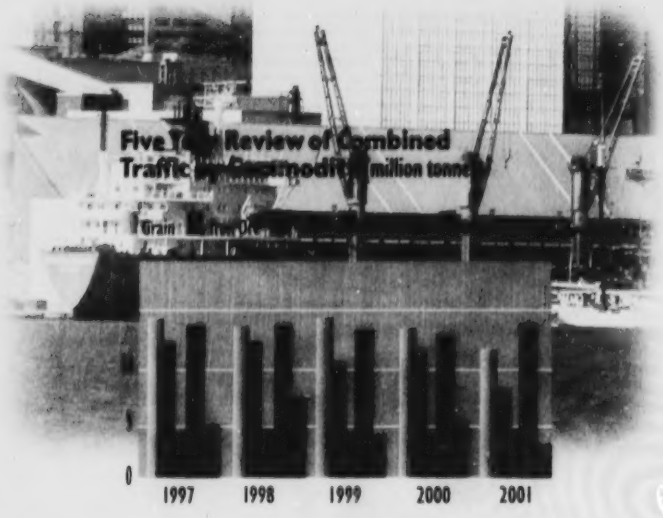
- Lower import levels caused decreases of 40.7% (-2.00 million tonnes) on M.L.O. and 37.5% (-1.32 million tonnes) on Welland Canal, for total traffic of 3.00 and 2.21 million tonnes respectively

Welland Canal (million tonnes)



Partnership in Action for Better Customer Service

We've talked to our customers to find out what they expect from us and, together with SLSDC, we put in place some Seaway-wide level of service objectives. We have performance measures for all that we do, from transit time to how long it takes to respond to a customer's request for information, and everything in between. Monitoring the results against our level of service



The 2001/2002 Navigation Season

The Basics

- Seaway opened to navigation March 23, 2001
- Ice conditions at the Lake Erie entrance and in Port Colborne Harbour until April 7, on Montreal/Lake Ontario (M.L.O.) section until April 14
- 24-hour navigation began opening day on Welland Canal, April 14 on M.L.O.
- Draft increase from 7.92 to 8.0 M in effect on Welland Canal for entire navigation season, from April 9 on the M.L.O.
- Navigation season lasted 277 days
- Vessel transits:
  M.L.O. section: 2,588 vessels, compared to 2,975 in 2000; average demand 9 vessels per day
  Welland Canal: 3,389 vessels, about 40 more than 2000; average daily demand was 11.9
- Seaway remained open beyond announced closing date due to traffic demand (17 vessels transited December 21–24)
- Favourable weather conditions allowed waiver of surcharges for December 21 to December 23, with surcharge for Dec 24 remaining in place; no special agreements were needed for late transits
- The last vessel (*Pétrolia Desgagnés*) exited St. Lambert Lock on December 24

Cargo Traffic Highlights

Mild economic recessions in both Canada and the United States led to significant traffic and revenue reductions in 2001. A less active steel industry reduced movements of related commodities (iron ore, coal and steel imports). Lower Canadian and U.S. grain exports contributed to the traffic decrease.

Cargo movements on the M.L.O. section amounted to 30.28 million tonnes, a 14.4% or 5.11 million tonne decrease from 2000. Traffic on the Welland Canal totalled 32.48 million tonnes, a decrease of 11.2% or 4.09 million tonnes.

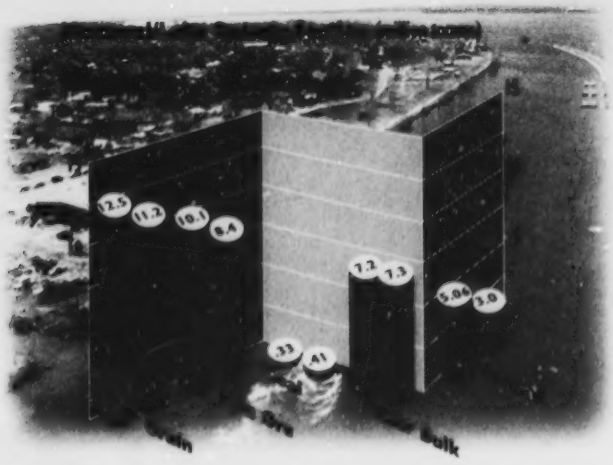
Combined Seaway traffic reached 41.71 million tonnes, a decrease of 10.42% from the 2000 results of 46.55 million tonnes.

Commodity Data

Grain

- Poor harvests, strong competition decreased Canadian grain traffic to well below Seaway's five-year average
- M L.O. decrease: 10% (0.68 million tonnes) to 6.11 million tonnes
- Welland Canal decrease: 9.7% (0.67 million tonnes) to 6.21 million tonnes.
- American grain traffic affected by fewer ocean vessels in the Lakes and poor harvests

Combined Traffic by Commodity 2001/2002



- M.L.O. decrease: 12.2% (0.70 million tonnes) to 5.02 million tonnes
- Welland Canal decrease: 9.6% (0.57 million tonnes) to 5.41 million tonnes
- Total grain traffic decreased by 10.7% to 11.16 million tonnes on the M.L.O. and by 9.5% to 11.65 million tonnes on Welland Canal

Iron Ore

- Less active American steel industry reduced movements from Labrador mines to American facilities in upper Great Lakes by 36.3% (1.40 million tonnes)
- Movements to Hamilton from Labrador mines increased by 0.70% (34,280 tonnes)
- Decrease of 71.0% (661,900 tonnes) in shipments from Great Lakes mines to Hamilton
- Shipments to Nanticoke increased by 85.6% (203,600 tonnes) for a total of 441,400 tonnes
- Imports through Quebec City decreased by 65.4% (601,600 tonnes)
- Total ore traffic on the M.L.O.: 8.38 million tonnes, a decrease of 17.5% or 1.78 million tonnes.
- Total ore traffic on the Welland Canal: 3.49 million tonnes, a decrease of 43.1% or 2.64 million tonnes.

Coal

- Coal movements increased to compensate for supply difficulties in 2000 and to fill additional demand by industries along the St. Lawrence River and Maritimes
- Traffic increased by 21.8% (73,000 tonnes) to 0.41 million tonnes on M.L.O. and by 10.5% (458,000 tonnes) to 4.8 million tonnes on Welland Canal.

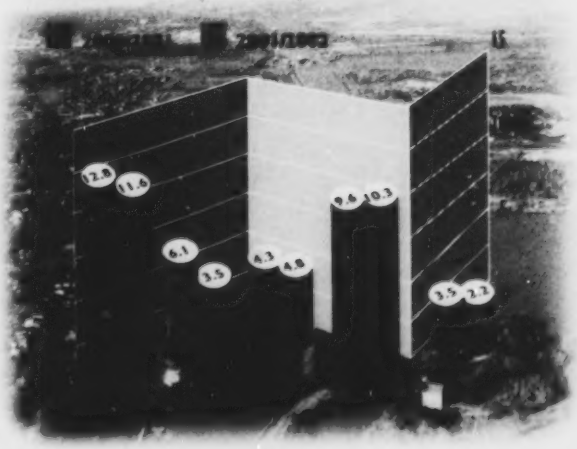
Other Bulk

- Despite unfavourable economic conditions, there was a small increase in bulk traffic through both sections
- M.L.O. increase: 0.2% (15,000 tonnes) to 7.30 million tonnes, with petroleum products, gypsum and salt rising, all other bulk commodities decreasing
- Welland Canal increase: 657,000 tonnes (6.8%) to 10.34 million tonnes; petroleum products, salt, cement and stone increased; all other bulk products decreased

General cargo

- Lower import levels caused decreases of 40.7% (2.06 million tonnes) on M.L.O. and 37.5% (1.32 million tonnes) on Welland Canal, for total traffic of 3.00 and 2.21 million tonnes respectively.

Welland Canal (million tonnes)



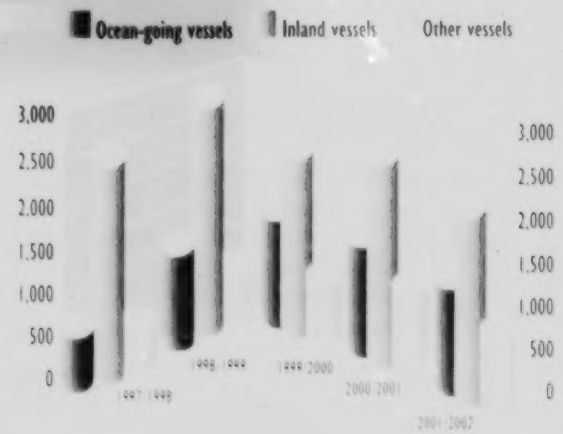
Partnership in Action for Better Customer Service

We've talked to our customers to find out what they expect from us and, together with SLSDC, we put in place some Seaway-wide level-of-service objectives. We have performance measures for all that we do, from transit time to how long it takes to respond to a customer's request for information, and everything in between. Monitoring the results against our level-of-service

Traffic to/from Canada 2001/2002

Traffic to/from U.S.A. 2001/2002

Five Year Review of Combined Vessel Transits



goals tells us where we need to put in more effort to keep customers happy.

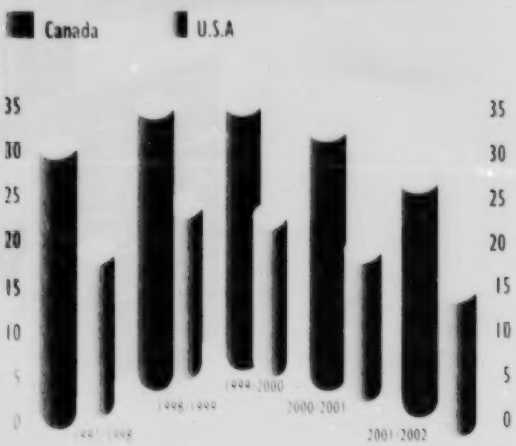
Also with our American partners, we have a plan to help us communicate better and more frequently with customers, and an organized complaint management system that is getting good reviews from Seaway users.

We began last year to implement the three-year business development plan we worked out jointly with SLSDC, to promote the Seaway through trade missions and at trade shows and symposia in North America and abroad. We are working closely with the Great Lakes Cruising Coalition, and together we are having some success in attracting more cruise ship traffic to the Seaway Great Lakes system and its ports.

Finally, SLSMC and its partners regularly invest in research to identify areas where we can improve services to Seaway users and seek new customers. In the works for 2002:

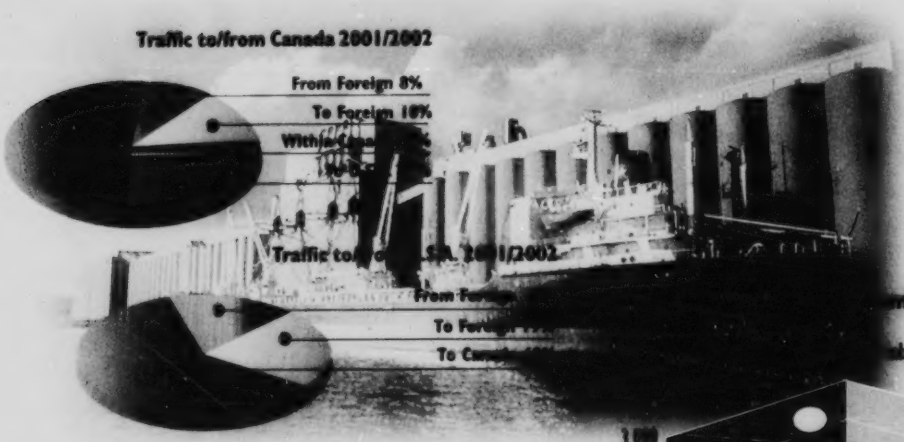
- a market growth potential study that will evaluate the economics of the Seaway system and identify new opportunities
- the latest in our series of competitiveness studies, to see how the Seaway stacks up against road and rail for various types of cargo on selected routes.

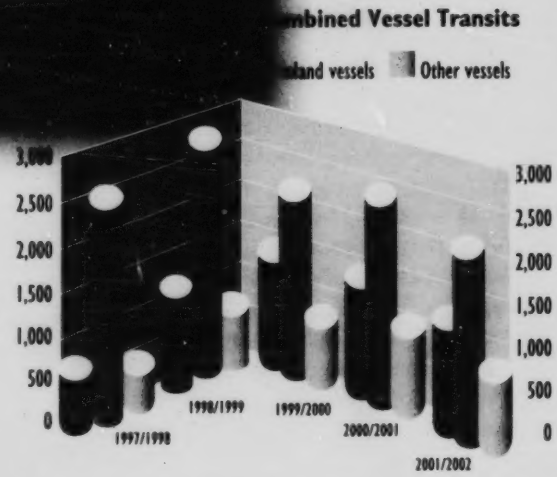
Total combined traffic to/from Canada and the U.S.A. (million tonnes)



Opening the Seaway to Heavier Vessels

With the participation of Transport Development Corporation and Université Laval, Fleet Technology completed a detailed squat study in 2001 to establish the feasibility of increasing Seaway draft. "Squat" is the extra depth to which a ship sinks into the water at speed. Along with the final report came a model named the "Squat Machine", which pre-





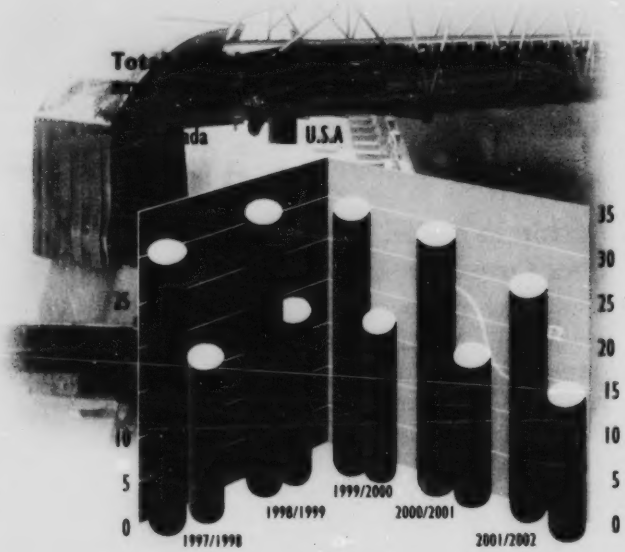
goals tells us where we need to put in more effort to keep customers happy.

Also with our American partners, we have a plan to help us communicate better and more frequently with customers, and an organised complaint management system that is getting good reviews from Seaway users.

We began last year to implement the three-year business development plan we worked out jointly with SLSDC, to promote the Seaway through trade missions and at trade shows and symposia in North America and abroad. We're working closely with the Great Lakes Cruising Coalition, and together we are having some success in attracting more cruise ship traffic to the Seaway/Great Lakes system and its ports.

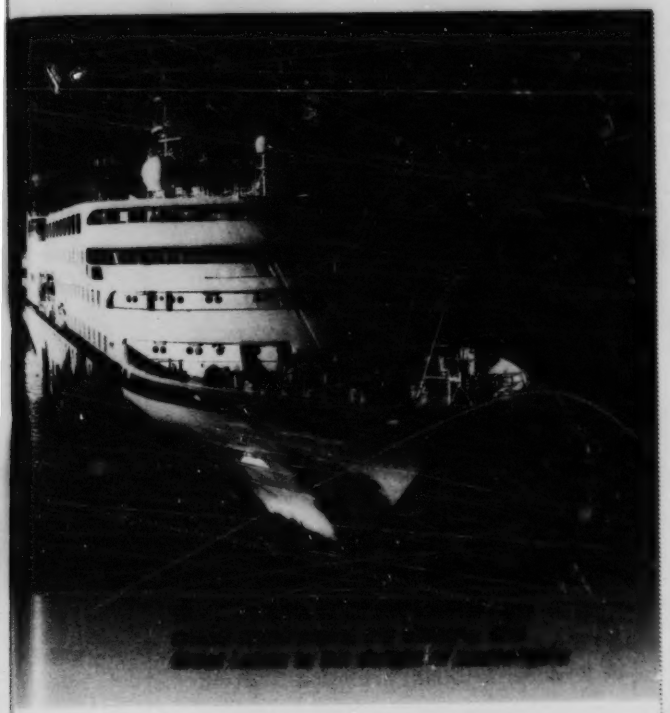
Finally, SLSMC and its partners regularly invest in research to identify areas where we can improve services to Seaway users and seek new customers. In the works for 2002:

- a market growth potential study that will evaluate the economics of the Seaway system and identify new opportunities
- the latest in our series of competitiveness studies, to see how the Seaway stacks up against road and rail for various types of cargo on selected routes



Opening the Seaway to Heavier Vessels

With the participation of Transport Development Corporation and Université Laval, Fleet Technology completed a detailed squat study in 2001 to establish the feasibility of increasing Seaway draft. "Squat" is the extra depth to which a ship sinks into the water at speed. Along with the final report came a model named the "Squat Machine", which pre-



dicts the average squat at speed for five classes of ships in both the canal and lake sections of the Seaway.

The study concluded that on the lakes and open waters, the ship squat measure is very close to the standard the Seaway is presently using, while in some areas of the canals, squat at high speed can infringe on the 30 cm additional depth needed for ship manoeuvrability. At the current draft, the squat allowance leaves an adequate safety margin to compensate for variations in Seaway bottom. Draft cannot be increased without changing the channel conditions, either by reducing speed in shallow areas or cleaning up the channel bottom, or both.

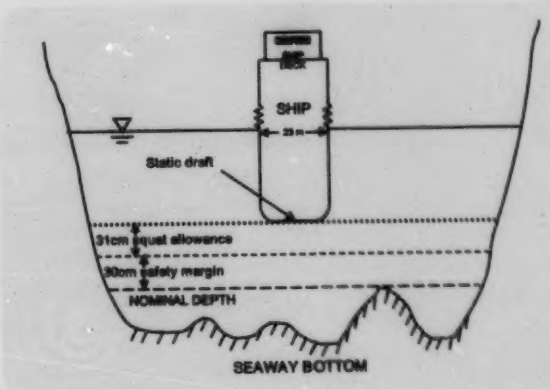
The SLSMC has begun preparations for achieving a draft increase to 26'6" (8.05 m) in 2003. Channel maintenance work to level high spots in the Hamilton and International Tangents will be carried out in the fall; the South Shore Canal and areas of the Welland Canal will also be cleaned up. We are looking at the feasibility of dredging to increase channel depth in the South Shore Canal, which would bring all Seaway channels to the same minimum depth.

In addition, the squat curves developed by Université Laval will be incorporated into the Seaway's water level spreadsheet to identify areas where a ship at deeper draft would be required to reduce speed. If favourable water levels continue in the rest of the system, and the other work is completed, new draft parameters could be introduced with the implementation of mandatory AIS in the 2003 season. AIS must be in place to monitor and enforce ship speed reductions in the shallower areas.

Vessel Self-Inspection

At the opening of the 2000 season, SLSMC introduced a program that allows ISO/ISM-certified companies to carry out their own inland vessel inspections for Seaway requirements. SLSMC ship inspectors carry out random spot-checks of self-inspected vessels throughout the season.

During the 2001 navigation season, four companies operating 74 ships participated in the self-inspection program. The Seaway was also used by 19 non-participating inland ships. Two inland companies, however, have suggested that, despite the convenience of the program, the costs involved in self-inspection place them at an economic disadvantage in comparison with non-participating companies. SLSMC is reviewing the program and considering a change in inspection frequency and procedures to provide a level playing field.



Factors used to establish under keel clearance requirements

Lock Operations

New tie-up and cast-off procedures intended for greater efficiency have been developed and tested. Safety concerns about the new procedures were raised by the Union, and SLSMC invited Human Resources Development Canada (HRDC) to observe lock operations first hand in Maisonneuve and Niagara regions. The site visits took place in April and May 2001, and were attended also by inspectors from Transport Canada (TC) Marine Safety.

Following the site visits, HRDC issued a Safety Direction covering the availability of safety equipment, rescue services, rescue training, and structural upkeep as it affects employee safety. The SLSMC Safety Committee undertook an audit of all locks and lock walls to identify and deal with any uneven surfaces, and provision was made for life jackets, which employees working on the locks are to wear at all times. The SLSMC has appealed the direction for ladders in the locks and the requirement for a signaller during mooring and casting off. SLSMC is proposing alternate methods of meeting the need of ladders, and testing a new tow hook that could ensure the mooring procedure is safe regardless of the number of persons on the lock crew.

Maintenance and Asset Renewal

Asset Renewal Plan

The five-year Asset Renewal Plan (part of the Management, Operations and Maintenance Agreement with the government) calls for a total expenditure of $126 million to safeguard day-to-day operations and the long-term integrity of the Seaway's infrastructure and equipment. $24.5 million was spent in 2001/02, the fourth year of this plan, bringing the expenditure so far to $99 million or just under 80% of the overall total.

As part of preparations for the next five-year business plan, SLSMC has identified its future asset renewal requirements to ensure that the objectives of both the Corporation and the government are met. Among other issues, we have identified the need for major rehabilitation of the Montreal and Beauharnois locks towards the end of this decade due to alkali-aggregate reaction in the concrete. A feasibility study is also underway to evaluate hydraulic options in place of further rehabilitating mechanical equipment across the system. Hydraulic equipment could be more cost-effective as well as being simpler and safer to operate and maintain.

Discussions with Transport Canada (TC) will finalise the new plan over the coming year. In the meantime, TC has hired Consulting and Audit Canada to carry out a due diligence review of our proposed plan, broken down into specialised areas such as geotechnical, concrete restoration (alkali-aggregate reaction), bridges, hydraulics, breakdown and equipment operation.

Reliability and System Uptime

The Reliability Index is a measure SLSMC has used for the last four years to track the condition of the infrastructure. The index improved from 3.01 last year to 3.08 this year, showing continued progress under the management of the Corporation.

While the Reliability Index deals with the longer-term performance of the system, we have put in place a short-term system performance measure, based on the time lost due to equipment breakdown for the current season. This uptime indicator improved from 99.58% in 2000/01 to 99.68% in 2001/02.

A task force was active in the past year to re-map our project and contract process, aligning it to the re-organised infrastructure maintenance process organisation. The improved process will streamline project planning, budgeting and management, leading to higher efficiency in asset renewal. Building on the success of the project process, another task force was launched in the latter part of last year to review the internal maintenance process. The team is expected to complete its mandate by late fall of 2003.

Bridge 11: Swift, Effective Response to Emergency

In the evening of August 11, 2001, the freighter *Windoc* came into contact with Bridge 11 on the Welland Canal, causing substantial damage both to the ship and to the bridge. The *Windoc* came to a stop some 700 metres downstream from the bridge. Bridge 11 was disabled and left in a near-lowered position, blocking ship passage and heavy road traffic, some 11,000 vehicles a day.

With excellent co-operation from everyone concerned, SLSMC was able to reopen the Canal to ship traffic within 48 hours. Emergency repairs enabling the bridge to be raised and lowered safely were completed in four days. To reduce hardship locally, SLSMC and the insurance company agreed to make the final bridge repairs immediately.

The job was complex and difficult, demanding meticulous planning, timing and execution. Among other constraints, the bridge had to remain operational to permit workers, materials and equipment to reach the work area, while not interrupting ship traffic. To maintain bridge balance, all concrete, steel, debris, equipment, scaffolding and other materials removed or brought on the bridge had to be weighed. The lightweight concrete used in the original structure had to be replicated through a series of tests.

The repairs started on Tuesday, October 9. Vessel traffic was delayed only twice during the five weeks of construction by approximately one hour, for placement of concrete and asphalt on the deck. A total of 15 tonnes of structural steel, 25 m^3 of lightweight concrete, 3 tonnes of reinforcing steel, 10 tonnes of asphalt, and 220 m^2 of steel decking were used.

The work was completed a full week ahead of schedule and the bridge opened to road traffic on November 16, 2001. SLSMC thanks Diamond Stonebridge Contracting, Blenkhorn-Sayers Structural Steel, the other trades and the Niagara Region staff for the high level of skill, teamwork and dedication shown on this project.

Damages to Bridge 11

Winter Works Program

Each winter, major components of the Seaway infrastructure are overhauled during the eleven-week shutdown period. Unlike the winter of 2000, the weather had a positive influence on costs and schedules.

More than 40 projects were completed by contract over the course of the winter, at an under-budget cost of $15 million. Seaway employees carried out a number of winter works projects as well, in addition to regular preventive maintenance and inspections.

Major Winter Projects

Maisonneuve Region

- Gate quoin rehabilitation and re-tensioning of gates at Côte St. Catherine Lock
- Grouting of cracks in Beauharnois Locks
- Repairs to piers and counterweights of Bridges 2 and 3
- Replacement of ice flushing valve at Côte St. Catherine Lock
- Replacement of electric control panels at St. Lambert Lock

Niagara Region

- Bank stabilisation in Reach 2 and Long Reach
- Gate painting and repair at Lock 8
- Concrete repair to lock wall at Lock 4
- Mechanical rehabilitation of lock gates and valves
- Rehabilitation of mechanical drive of Bridge 21
- Replacement of substations at Lock 1 and Bridge 11
- Replacement of operator interface system on the Flight Locks

System Security and Emergency Planning

In March 2001, SLSMC completed a corporate [illegible] assessment. The report identified [illegible] protective measures should be [illegible] priorities for the development of [illegible], as well as defining the manage[illegible]k for the Corporation.

[illegible], a corporate security policy was [illegible]he St. Lawrence Seaway

Management Corporation is committed to maintaining a safe and secure working environment, which is essential to the overall success of the Corporation. Therefore, the SLSMC will take every reasonable measure to ensure that risk to employees, information holdings and physical assets are minimized." To follow through on the policy, a series of appropriate and cost-effective safeguards were to be implemented over a four-year period; however, the events of last September 11 have accelerated that schedule.

The security of the ships transiting the system has emerged as an important concern since last fall. All the key system stakeholders and appropriate security organisations – both Seaway Corporations, Transport Canada, Transport Quebec, the U.S. and Canadian Coast Guards, the pilotage agencies, the police organisations, and many others – have together developed a comprehensive marine security plan for the system.

A non-marine enhanced security plan, with a budget estimate of $4.7 million, was submitted to the government outlining our land based security approach. The recommendations were presented to Transport Canada who has a mandate to co-ordinate these efforts with various federal departments and agencies. The December federal budget provided a level of funding for such measures; the assessment with central agencies is under review.

Among other activities, SLSMC established a Corporate Security Committee, which reviewed and updated security guidelines and developed corporate standards for signage, fencing, and closed circuit cameras. Access control has been upgraded in all locations and a disaster recovery plan has been initiated, along with a security awareness program for employees. Procedures for dealing with biological agents and bomb threats are in place. Other projects underway include site mapping, a fencing upgrade, a security camera upgrade and a guard tour tracking system.

Environmental Projects

The major achievement on the environmental front last year was the adoption of new measures developed jointly with SLSDC to guard against the introduction of aquatic nuisance species in the Great Lakes/Seaway System.

All vessels using the Seaway must now comply with one of the following codes:

- the *Shipping Federation Code of Best Practices for Ballast Water Management* (ships that have operated outside the Canada-U.S. exclusive economic zone)
- the *Voluntary Management Practices to Reduce the Transfer of Aquatic Nuisance Species Within the Great Lakes by U.S. and Canadian Domestic Shipping* of the Lake Carriers Association and the Canadian Shipowners Association (all other shipping)

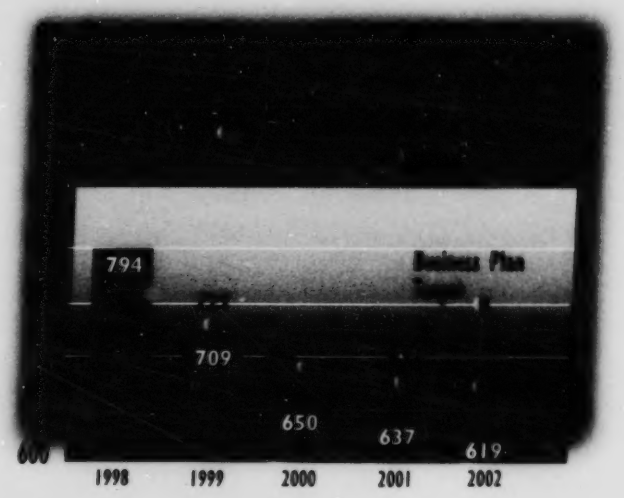
SLSMC's *Practices and Procedures* have been amended accordingly, and compliance will be monitored.

Administrative and Human Resources Matters

Labour Agreements

Collective agreements were reached with the aid of an HRDC conciliation officer and signed on November 26, 2001, with the Canadian Automobile, Aerospace and Transportation Workers, representing the Operational and Maintenance and the Supervisory Group Locals of the Seaway. The three-year agreements covering these 500 employees extend to December 31st, 2003.

During these negotiations, new salary and wage scales were introduced, based on the



Joint Job Evaluation system developed in the previous years. In line with the Seaway's succession plan, it was also agreed to place more emphasis on promotion from within the Corporation. A technical trades subcommittee will be informed of upcoming retirements within the Seaway Trade ranks and will explore employee development avenues.

Job Evaluation

During the past three years, a nine-member Joint Job Evaluation Committee, with representation from operations and maintenance, supervisory and salaried groups, led by an experienced classification and compensation consultant, developed a classification system for the SLSMC. When the evaluation project was completed, a consulting firm specializing in the field of compensation was retained to develop competitive salary scales.

The new classification levels and wage scales took effect on January 1, 2002.

The ratings of some jobs have changed as a result of the evaluation project. Employees whose jobs have been reclassified at a lower level will retain their previous compensation and will benefit from future general increases while they remain in those positions. In addition, a review process has been put into place for employees who have concerns about their new job classification. If criteria for a review are met, information is gathered from employees and the Joint Job Evaluation Committee rules on the rating.

SMART Performance Management

The SMART performance management system is one of the most important management tools the Corporation uses. It aligns work planning, execution and improvement activities with the organization's business process approach. Helping managers to learn how to make SMART work continued in 2001/02. Emphasis has been placed on applying the systematic opportunity SMART provides for supervisor-employee dialogue, setting directions and expectations, and the follow-up loop of recognizing achievements and constructively discussing improvements.

In March 2002, a survey of all SMART program stakeholders (managers, supervisors, professionals) indicated that over 80% of respondents "agreed or somewhat agreed" that the SMART process provides a structure that increases employee understanding of and contribution to achieving corporate objectives and goals.This indicates that we are on the right track in continuing to integrate the process into our management practices.

Succession Planning

Some 25% of Seaway employees will become eligible to retire between now and 2005. Succession planning, naturally, has become one of the Corporation's chief priorities.

The principal objective of the succession

A Year of Reviews, Tests and Report Cards

Our agreement with the Canadian Government requires comprehensive reviews of our operations before the end of the first five-year business plan. In the past year, therefore, SLSMC has co-operated with various government-ordered audits and examinations.

We are proud to say that the reports have been, on the whole, very favourable. The Acres technical review for Transport Canada generally recognized the effectiveness of our systems and the expertise of our personnel. And KPMG's comprehensive audit of all aspects of our operations identified no major deficiencies.

Of course, there are always areas for improvement, and we have received a great deal of useful input for our new five-year plan. We'll be putting more thought into risk management, for instance, which will improve our strategic planning process as well, and we will also make a priority of succession planning, training and career development.

planning program is to ensure that the Corporation will have, at all times, at least one employee in its ranks suitable for promotion into each key position when it becomes vacant. All of the key positions have now been identified, in consultation with the various management teams, as have potential successors to these positions. We are now proceeding with individually tailored training plans, and looking at integrating succession planning for the Trades into our program as well.

Succession planning remains a dynamic and continually evolving process; our plans are revisited each year to ensure they remain responsive to changing circumstances and the changing needs of the Corporation.

Employee Health and Safety

The frequency rate for accidents in 2001 is slightly above the results of calendar year 2000. In general, the severity level for the year remains near the level of the previous two years.

There was an increase in lost time accidents in the Maisonneuve Region; however, the Niagara Region continued to improve both in terms of frequency and severity. It reported three lost time accidents for the year, while Maisonneuve reported eight during the same period. No lost time injuries were reported at Head Office during the year.

In an effort to lessen the number and severity of accidents, a number of activities have been evaluated and a new Safety program developed for 2002. The Safestart program focuses on the individual worker's behaviour in completing daily tasks. The program was tested in the Maisonneuve Region and will be implemented across the Corporation. Other initiatives will continue and additional training sessions are planned for areas with unsatisfactory records.

A number of new health and safety policies, including investigation procedures for accidents/incidents and work refusal related to safety conditions, have been completed and in the majority of cases alignment has been achieved between operating groups in the two Regions.

Governance

The St. Lawrence Seaway Management Corporation is governed by a nine-member Board, which meets as frequently as necessary to set and oversee the direction of the Corporation and review financial results. Their ultimate responsibility is to secure the long-term viability of the SLSMC, and of the Seaway as an integral part of Canada's transportation infrastructure. To this end, the Board ensures that our operations will establish credibility with customers and the Saint Lawrence Seaway Development Corporation by providing high quality; efficient service to all users without preference, fostering the competitive advantages of the Seaway, and ensuring a safe environment for our employees and customers.

As part of its stewardship of the Corporation, the Board has responsibility for strategic planning, risk management, succession planning, communications policy, and the integrity of the Corporation's internal control and management information systems. It also defines the limits of management's authority, accountability, and rules on any activities or expenditures, which vary from or are not foreseen in the business plan or in the Corporation's formal agreements with Government or other parties.

Through the Governance Committee, which also administers the Code of Conduct, the Board ensures that the Corporation's annual objectives reflect its commitments under the business plan, the Letters Patent, the *Canada Marine* ensures that no interest arise. also oversees the Board on manage the p the business, i ronment, sche nance and occ health and saf

The Human Resources Committee ensures the development of succession plans for all senior management positions, evaluates the performance of senior executives, reviews and fixes senior management salary and compensation policies, and oversees the performance of the Corporation's pension plan.

The Audit Committee, responsible for reviewing financial statements and for audit of the Corporation, also evaluates accounting and financial reporting policies, systems and internal controls.

Members of the Corporation

Board of Directors

Robert J. Swenor [1] [2]
Chairman
Steel and Iron Ore Representative

Marc Dulude [2]
Executive Vice-President and Chief Operating Officer
IMTT- Quebec
Quebec Provincial Government Representative

W. Nick Fox
Vice-President, Terminals & Eastern Operations
James Richardson International
Grain Representative since January 17, 2002

Board of Directors below:

left to right
Front row:
Marc Dulude,
Guy Veronneau,
Denise Verreault,
Robert Swenor,
Alan Holt

Back row:
Georges Robichon,
Ian MacGregor,
W. Nick Fox,
Doug Smith

Alan R. Holt [2*] [4*]
Other Members
Representative

Ian MacGregor [3]
Fasken Martineau
DuMoulin LLP
Ontario Provincial
Government Representative
since October 1, 2001

John E. F. Misener [3]
Ontario Provincial
Government Representative
till September 30, 2001

Georges H. Robichon [1*]
International Carrier
Representative
Senior Vice-President and
General Counsel
Fednav Limited

Doug Smith [3] [4]
Domestic Carrier
Representative

Adrian T.C. Tew [2]
Grain Representative till
December 7, 2001
Vice-President
Louis Dreyfus Corporation

Guy C. Véronneau
President & Chief
Executive Officer
The St. Lawrence Seaway
Management Corporation

Denise Verreault [1] [3*]
Federal Government
Representative
President
Verreault Navigation Inc.

Officers

Guy C. Véronneau,
President and Chief
Executive Officer

Joseph V. Contala,
Vice-President, Information
Technology and
Telecommunications

Richard Corfe,
Vice-President,
Maisonneuve Region and
Corporate Process Leader
for Infrastructure
Maintenance

Michel Drolet,
Vice-President,
Niagara Region and
Corporate Process Leader
for Ship Transit

André Latour,
Vice-President, Human
Resources

Carol Lemelin,
Vice-President, Finance
and Administration

Camille G. Trépanier,
Vice-President, Strategic and
Business Development

Yvette Hoffman,
Counsel and Secretary

Industry Members 2001/2002

Grain

ADM Agri-Industries Limited,
Windsor, Ontario

Agricore
Winnipeg, Manitoba

Alfred C. Toepfer
(Canada) Ltd.,
Winnipeg, Manitoba

Bunge Canada ltd.,
Québec, Québec

Cargill Limited,
Winnipeg, Manitoba

James Richardson
International Limited
Winnipeg, Manitoba

Louis Dreyfus Canada Ltd.,
Calgary, Alberta

Saskatchewan Wheat Pool
Regina, Saskatchewan

The Canadian Wheat Board,
Winnipeg, Manitoba

United Grain Growers,
Winnipeg, Manitoba

Steel and Iron Ore

Dofasco Inc.,
Hamilton, Ontario

Iron Ore Company of
Canada,
Montreal, Quebec

Québec Cartier Mines
Montréal, Québec

Stelco Inc.,
Hamilton, Ontario

Other Members

AGP Grain, Ltd.
Minneapolis, Minnesota

Essroc Canada Inc.
Mississauga, Ontario

IMC Kalium Canada Ltd.,
Regina, Saskatchewan

Keystone Industry Co;
Keystone Coal Company;
Keystone Canada Inc.
Montréal, Québec

Lafarge Canada Inc.
Hamilton, Ontario

McAsphalt Industries
Limited,
Scarborough, Ontario

Omnisource Corporation,
Burlington, Ontario

Ontario Power
Generation Inc.
Toronto, Ontario

Petro-Canada
Oakville, Ontario

Redpath Sugars,
Toronto, Ontario

Sifto Canada Inc.,
Goderich, Ontario

The Canadian Salt
Company Limited,
Pointe-Claire, Québec

Domestic Carriers

Algoma Central Corporation
St. Catharines, Ontario

Blue Circle Cement
Toronto, Ontario

Canada Steamship Lines Inc.
Montréal, Québec

Groupe Desgagnés Inc.
Québec, Québec

McKeil Marine Limited
Hamilton, Ontario

N.M. Paterson & Sons Ltd.,
Thunder Bay, Ontario

P & H Shipping Division,
Mississauga, Ontario

Upper Lakes Group Inc.
Toronto, Ontario

International Carriers

Christensen Shipping
Corporation
Montreal, Québec

Colley Motorships Limited,
Westmount, Quebec

Fednav Limited,
Montreal, Quebec

Gresco Ltée
Montréal, Québec

Inchcape Shipping Services,
Montréal, Québec

Laden Maritime Inc.
Montreal, Quebec

Montship Inc.
Montreal, Quebec

Poros Shipping
Agencies Inc.
Montreal, Quebec

Robert Reford (a division of
MRRM (Canada) Inc.)
Montréal, Québec

Robin Maritime Inc.,
Montréal, Québec

Scandia Shipping
Agencies Inc.
Montréal, Québec

Members of:

1. Governance Committee
2. Human Resources Committee
3. Audit Committee
4. Capital Committee
** Committee Chairman*

OVERVIEW

This review of the Corporation's financial condition and operating results after its fourth year of operation should be read in conjunction with the financial statements on the following pages. The results of 2002 cover the period from April 1, 2001 to March 31, 2002 while the comparative results cover the period from April 1, 2000 to March 31, 2001.

FINANCIAL RESULTS

The financial results for the fiscal year 2001/2002 were significantly affected by the general economic slowdown in the North American economies, which translated into reduced revenues from shipments of cargo to and from the Great Lakes/Seaway System. As a result, the excess of expenses over revenue before special examination costs, transaction costs and contribution from the Capital Fund Trust amounts to $14.625 million in the current fiscal year compared to $4.014 million for 2000/2001. The change in net operating results of $10.611 million is the consequence of a reduction in revenue of $11.536 million, while expenses decreased by $.925 million in the same period.

The Corporation incurred $259,000 for the Special Examination and the amount is included in the contribution receivable from the Capital Fund Trust for operating expenses. In addition, the Corporation disbursed $144,000 in transaction costs during this fiscal year for the transfer of employee pensions from the Public Service superannuation plan to the Corporation's pension plan; these costs are refunded to the Corporation from the Capital Fund Trust.

The contribution from the Capital Trust Fund of $12.910 million for 2001/2002 compares with $2.307 million for the previous fiscal year; the elements included in the contribution are fully disclosed in the Notes to the Financial Statements (note 11).

The contribution from the Capital Fund Trust is treated as revenue to bring the final results for 2001/2002 to an excess of expenses over revenues of $2.118 million compared to the excess of expenses over revenue of $1.821 million for the previous fiscal year.

SPECIAL EXAMINATION

The Corporation, as required by paragraph 87(1) of the *Canada Marine Act*, carried out a Special Examination of its financial and management control and information systems and management practices. In accordance with paragraph 87(2), the Special Examination is to be carried out at least every five years and the Corporation elected to do so in year four.

Overall, the Special Examiner found that the Corporation has the key systems and practices necessary to safeguard its assets, manage its resources in an economical and efficient manner, and carry out its operations effectively. Therefore, the Special Examiner expressed the opinion that during the examination period, given the criteria established, there is reasonable assurance that there are no significant deficiencies in the systems and practices.

RESULTS OF OPERATIONS

Revenues

Total revenues for 2001/2002 amounted to $64.495 million, compared to $76.031 million for 2000/2001. Tolls, which account for over 96% of all revenues, reached $62.025 million, a decline of $11.358 million or 15.5% over the previous fiscal year. (Reasons for decline in toll revenue are covered in President's message and in Traffic section.)

REVENUES (in thousands)

	Actual		
	2002	2001	%
Tolls	**$ 62,025**	$ 73,383	**(15.5)**
Wharfage and other navigation revenues	**1,360**	1,208	**12.6**
License fees	**866**	1,015	**(14.7)**
Investment income	**219**	371	**(41.0)**
Gain on disposal of assets	**25**	54	**(53.7)**
	$ 64,495	$ 76,031	

The revenues from other navigation activities and license fees reached $2.226 million in 2001/2002, compared to $2.223 million for the previous year.

The investment revenue of $0.219 million this year compares to $0.371 million in 2000/2001. The management of funds generated from current operations is subject to terms established by the Capital Fund Trust, which was created as of October 1, 1998, upon the transfer of Seaway responsibility to the Corporation. All funds in excess of short-term requirements are transferred to the Capital Fund Trust for reinvestment. The decline in investment revenue for the fiscal year 2001/2002 is attributed to the general reduction in short-term investments during the fiscal period.

Expenses

The Corporation shows a slight reduction in operating expenses over the previous fiscal year, despite a series of unforeseen events such as the high cost of an early opening, heightened security needs, a major accident in the Welland Canal and finally, a steep increase of 269% in its insurance premium costs. The operating expenses for management and operation of the Seaway infrastructure amount to $53.216 million, a reduction of 0.4% compared to the operating expenses of $53.455 million for the previous fiscal year. Salaries, wages and benefits, which account for 84.9% of the current year's operating expenses, have decreased by $0.525 million to reach $45.190 million in 2001/2002. The other manageable expenses totalled $8.026 million for 2001/2002, compared to $7.740 million in the previous year; the 2001/2002 results were affected by the higher cost of insurance during the period, while savings from rental of equipment and lower communications costs limited the overall increase to $0.286 million.

The asset renewal program, representing the cost of maintenance and major repairs of locks, canal bridges, buildings and other infrastructure assets, totaled $22.750 million for the current year, compared to $23.398 million for the fiscal year 2000/2001. Cross reference for more details on pages 16 and 17.

The amortization of capital assets decreased by $38,000 to $3.154 million in 2001/2002 compared to $3.192 million recorded for the previous year; the expense is consistent with the accounting policy described in note 4d) of the Notes to the Financial Statements.

Liquidity and Capital Resources – Cash Flow

For 2002, the cash flows from operating activities decreased by $4.075 million compared to an increase of $0.554 million in 2001. The net cash inflow from revenues and expenses, including the contribution from the Capital Fund Trust, is $1.705 million and represents the cash reimbursed for the net acquisition costs of Capital Assets.

The Corporation obtains its current operating working capital from the Capital Fund Trust in accordance with the Trust Agreement; during the 2001-2002 fiscal year $7.501 million of the amount receivable was paid by the Capital Fund Trust.

The funds were used as follows:

- $4.933 million to reduce current liabilities, from $18.009 million at March 31, 2001 to $13.076 million at March 31, 2002; $.582 million to increase the non-cash current assets as at March 31, 2002;
- $1.046 million to fund a long-term commitment with the Receiver General for Canada;
- $0.940 million to increase the cash position, to close with $1.394 million on hand.

FOUR-YEAR REVIEW

	2002	2001	2000	1999 (6 months)
Revenues				
Tolls	**$ 62,025**	$73,383	$73,234	$28,675
Other navigation revenue	**1,360**	1,208	1,161	395
License fees	**866**	1,015	513	261
Investment income	**219**	371	424	552
Gain on sale of capital assets	**25**	54	694	-
	64,495	76,031	76,026	29,883
Expenses				
Operating	**53,216**	53,455	51,230	27,921
Asset renewal	**22,750**	23,398	20,898	16,964
Amortization of capital assets	**3,154**	3,192	3,028	1,262
	79,120	80,045	75,156	46,147
Excess of (expenses over revenue) revenue over expenses before the undernoted	**(14,625)**	(4,014)	870	(16,264)
Departure incentives	-	-	(512)	(913)
Special Examination	**(259)**	-	-	-
Transaction costs	**(144)**	(114)	(352)	(1,085)
Contribution from Capital Fund Trust	**12,910**	2,307	624	19,452
Net excess of (expenses over revenue) revenue over expenses	**$ (2,118)**	$(1,821)	$ 630	$ 1,190

Management's Responsibility for Financial Reporting

The accompanying financial statements of The St. Lawrence Seaway Management Corporation and all information in this Annual Report are the responsibility of management.

The financial statements have been prepared by management in accordance with generally accepted accounting principles consistent with the accounting policies set out in the notes to the financial statements. Where necessary, management has made informed judgements and estimates in the recording of financial transactions. Information contained elsewhere in the Annual Report is consistent, where applicable, with that contained in the financial statements.

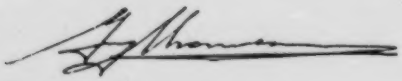
In fulfilling its responsibilities, management has developed and maintains systems of internal control designed to provide reasonable assurance that the Corporation's accounting records are reliable and provide a sound basis for the preparation of the financial statements. Policies and procedures are designed to ensure that transactions are appropriately authorized and assets are safeguarded from loss or unauthorized use.

The Board of Directors carries out its responsibility for review of the annual financial statements principally through the Audit Committee. The Board of Directors has appointed an Audit Committee consisting of three outside directors.

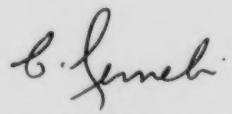
The Audit Committee meets during the year, with management, the internal and external auditors, to review any significant accounting, internal control and auditing matters to satisfy itself that management responsibilities are properly discharged and to review the financial statements before they are presented to the Board of Directors for approval.

The external and internal auditors have full and free access to the members of the Audit Committee with and without the presence of management.

The independent auditors Deloitte & Touche LLP, whose report follows, have audited the financial statements.



Guy Véronneau
President & CEO



Carol Lemelin
Vice-President, Finance and Administration

Cornwall, Ontario
May 3, 2002

To the Members of
The St. Lawrence Seaway Management Corporation

We have audited the balance sheet of The St. Lawrence Seaway Management Corporation as at March 31, 2002 and the statements of revenue and expenses, changes in net assets and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Corporation's management. Our responsibility is to express an opinion on these financial statements based on our audit.

We conducted our audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that we plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In our opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Corporation as at March 31, 2002 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. As required by the *Canada Corporations Act*, we report that, in our opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Deloitte & Touche LLP

Chartered Accountants

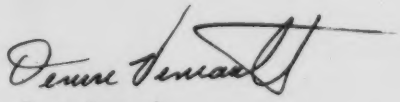
May 3, 2002

Statement of Revenue and Expenses

YEAR ENDED MARCH 31, 2002 ($000'S)

	2002	2001
Revenue		
Tolls	$ 62,025	$ 73,383
Other navigation revenue	1,360	1,208
License fees	866	1,015
Investment revenue	219	371
Gain on sale of capital assets	25	54
	64,495	76,031
Expenses		
Operating	53,216	53,455
Asset renewal	22,750	23,398
Amortization of capital assets	3,154	3,192
	79,120	80,045
Excess of expenses over revenue before special examination costs, transaction costs and contribution from Capital Fund Trust	(14,625)	(4,014)
Special examination costs	(259)	-
Transaction costs (Note 13)	(144)	(114)
Contribution from Capital Fund Trust (Note 11)	12,910	2,307
EXCESS OF EXPENSES OVER REVENUE	$ (2,118)	$ (1,821)

FINANCIAL STATEMENTS APPROVED BY THE BOARD



Denise Verreault
Director

Guy Véronneau
Director

(See accompanying notes to the financial statements.)

	2002	2001
Current assets		
Cash	$ 1,394	$ 454
Accounts receivable (Note 5)	4,121	4,183
Supplies inventory	2,340	2,238
Prepaid expense	934	392
	8,789	7,267
Due from Capital Fund Trust (Note 6)	31,550	39,051
Capital Assets (Note 7)	12,290	13,714
Due from Employee Termination Benefits Trust Fund (Note 9)	13,283	12,502
Accrued Benefit Asset (Note 8)	2,776	2,696
	$ 68,688	$ 75,230
Current liabilities		
Accounts payable and accrued liabilities (Note 5)	10,234	15,563
Employee Benefits Payable	1,424	1,359
Due to Employee Termination Benefits Trust Fund (Note 9)	390	16
Deferred revenues	1,028	1,071
	13,076	18,009
Employee Termination Benefits	13,283	12,502
Due to Receiver General for Canada	-	1,046
Accrued Benefit Liability (Note 8)	15,472	14,698
	28,755	28,246
	41,831	46,255
Net assets		
Invested in capital assets	12,290	13,714
Secured contribution of Canada (Note 10)	36,000	36,000
Contribution to Capital Fund Trust (Note 1)	(24,000)	(24,000)
Contributed capital (Note 12)	2,567	3,261
	26,857	28,975
	$ 68,688	$ 75,230

Statement of Cash Flows

YEAR ENDED MARCH 31, 2002 ($000'S)

	2002	2001
Net inflow (outflow) of cash related to the following activities:		
Operating		
Excess of expenses over revenue	$ (2,118)	$ (1,821)
Items not affecting cash		
Amortization of capital assets	3,154	3,192
Gain on disposal of capital assets	(25)	(54)
Employee future benefits variance	694	266
	1,705	1,583
Changes in non-cash operating working capital items	(5,515)	(8)
Increase in employee termination benefits	781	25
Decrease in due to Receiver General for Canada	(1,046)	(1,046)
	(4,075)	554
Investing		
Decrease (increase) in due from Capital Fund Trust	7,501	(1,065)
Increase in Employee Termination Benefits Trust Fund	(781)	(33)
Acquisitions of capital assets	(1,763)	(1,677)
Proceeds from disposal of capital assets	58	94
	5,015	(2,681)
Net Cash Inflow (Outflow)	940	(2,127)
Cash, beginning of year	454	2,581
Cash, end of year	$ 1,394	$ 454

Statement of Changes in Net Assets

YEAR ENDED MARCH 31, 2002 ($000's)

	Invested in Capital Assets	Secured Contribution of Canada	Contribution to Capital Fund Trust	Contributed Capital	Operating Deficit	Total 2002	Total 2001
Balance, beginning of year	$ 13,714	$ 36,000	$ (24,000)	$ 3,261	$ -	$ 28,975	$ 30,796
Excess of expenses over revenue	-	-	-	-	(2,118)	(2,118)	(1,821)
Net investment in capital assets	1,730	-	-	-	(1,730)	-	-
Employee future benefits variance	-	-	-	(694)	694	-	-
Amortization of capital assets	(3,154)	-	-	-	3,154	-	-
Balance, end of year	$ 12,290	$ 36,000	$ (24,000)	$ 2,567	$ -	$ 26,857	$ 28,975

Notes to the Financial Statements

YEAR ENDED MARCH 31, 2002 ($000's)

1. INCORPORATION

The St. Lawrence Seaway Management Corporation (the Corporation) was constituted as a not-for-profit corporation under Part II of the *Canada Corporations Act*, on July 9th 1998. Pursuant to an agreement with her Majesty, certain assets of The St. Lawrence Seaway Authority (SLSA), a Crown Corporation, were transferred effective October 1, 1998, to the Corporation. These assets relate to the operation of The St. Lawrence Seaway comprising a deep waterway between Montreal and Lake Erie (the Seaway). As a result of a further agreement with the Minister of Transport, the Corporation assumed responsibility for the management, operation and maintenance of the Seaway for a period of ten years (renewable for a further ten years).

The transferred assets included all of the movable capital assets, intangibles and working capital of SLSA. Ownership of the real property, locks, bridges, buildings and other fixtures was transferred to the Government of Canada on wind-up of SLSA.

On wind-up of SLSA, a trust was created to fund the accumulated entitlement of the Seaway employees who were to be transferred to the Corporation, in respect of their vested termination benefits, known as The Employee Termination Benefits Trust.

Furthermore, on wind-up of SLSA, the surplus funds of the Corporation were transferred to a second trust created for the purpose of funding future deficits arising from the operation and maintenance of the Seaway. This trust, the Capital Fund Trust, was created on October 1, 1998 with a capital of $29,401. The current assets and current liabilities of SLSA as at that date were transferred to the new corporation with the requirement that the net proceeds from realization of accounts receivable, after discharging the transferred debts of SLSA, would be paid into the Capital Fund Trust on a quarterly basis.

Immediately following the transfer of assets to the Corporation from SLSA on October 1, 1998, pursuant to a directive from the Minister of Transport, the Corporation

transferred $24,000 to the Capital Fund Trust to increase the funds available to $53,401 to fund future operating deficits in accordance with the terms of the Management, Operation and Maintenance Agreement. Transfers of funds to the Corporation to cover future deficits as they occur will be accounted for as revenue in the statement of revenue and expenses.

The Corporation is the Trustee for both of these trusts.

The navigation season of the Seaway is a period of approximately nine months commencing around the beginning of April each year and ending about the end of December. As a consequence the revenue is earned in the first nine months of the fiscal year (which begins on April 1) while most of the maintenance and asset renewal costs are incurred during the period of time when the Seaway is closed (January to March).

2. OPERATING AGREEMENT

The Corporation was mandated to manage, operate and maintain the Seaway in accordance with a Management, Operation and Maintenance Agreement, which requires the Corporation to submit five-year business plans throughout the term of the agreement, to the Minister of Transport. The business plan includes anticipated revenues and operating costs and an "Asset Renewal Plan". The Corporation is authorized to charge tolls and other revenues to finance the operation and maintenance of the Seaway, and to recover from the Government of Canada such additional funds, to eliminate operating deficits when required, in accordance with the terms of agreement.

The above agreement also provides for the formation of a "Capital Committee" comprising two representatives of the Corporation and two representatives of the Crown who will review annual plans for the capital, maintenance and asset replacement requirements of the assets under administration of the Corporation. The Committee reviews the Asset Renewal Plan each year and determines if it is appropriate or whether any changes are warranted.

3. CORPORATION'S RESERVE ACCOUNT

The Corporation is mandated under the Management, Operation and Maintenance Agreement to establish a notional reserve account. The account is increased in respect of recoveries of operating costs incurred by the Corporation, through government contribution, insurance or indemnity, as well as favourable variances in operating costs and asset renewal costs between those incurred in any year and the projected costs according to the business plan. The notional reserve is reduced by unfavourable variances in actual operating costs and other adjustments. The notional reserve is to be used as an indicator of the amount by which future toll increases may be adjusted, when taking into account the future operations of the Seaway, as evidenced by the Corporation's business plan. The Corporation's notional reserve as at 2002 is $12,057 (2001 - $8,475).

4. SUMMARY OF SIGNIFICANT ACCOUNTING POLICIES

The financial statements have been prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. A summary of significant accounting policies follows:

a) Revenue

Toll revenue and other service charges are recognized as revenue when earned.

b) Supplies inventory

Supplies inventory comprises equipment and supplies used in the operation and maintenance of the Seaway. It includes spare parts which were transferred to the Corporation on October 1, 1998. Certain parts were transferred at nominal value. Supplies are recorded at average cost.

c) Income taxes

The Corporation is exempt from income tax under section 149(1) (l) of the *Income Tax Act*.

d) Capital assets

Capital assets of the Corporation consist of temporary structures, movable assets such as motor vehicles; small vessels employed in the operation of the Seaway; office furniture and equipment, including computers and related software. Such assets are capitalized if they have an initial cost of at least $3,000 (three thousand dollars).

Additions are recorded at cost. The cost of assets sold, retired or abandoned, and the related accumulated amortization are removed from the accounts on disposal. Gains or losses on disposals are credited or charged to operations.

Amortization is recorded using the straight-line method based on the estimated useful service lives of the assets.

The Corporation treats all major maintenance and refurbishment costs, as well as any additions to existing capital assets of the Seaway which were transferred to Canada on the wind-

up of SLSA, (defined as "existing managed assets,") as operating costs.

e) Employee termination benefits

Employees of the Corporation are entitled to specified benefits as provided for under labour contracts and conditions of employment. These benefits include accumulated sick leave and furlough leave which are payable upon termination of employment. Usually, the benefits correspond to the greater of a week's salary (two weeks for the first year of service) for each year of service, up to a maximum of 28 weeks or 75 % of the balance of the employee's accumulated sick leave days. Employees are allowed 15 days of sick leave per year. The liability for benefits is recorded in the accounts as the benefits accrue to the employees.

f) Pension plan

All former employees of SLSA who were transferred to the Corporation on October 1, 1998 are covered by the Public Service Superannuation Plan administered by the Government of Canada for service up to March 31, 1999. The Corporation has established its own defined benefit pension plan and employees were allowed the option of transferring their entitlement to the new plan or remaining with the Public Service Superannuation Plan. New employees, effective April 1, 1999, become members of the Corporation's pension plan.

The Corporation is not required to make contributions with respect to actuarial deficiencies of the Public Service Superannuation Plan.

5. ACCOUNTS RECEIVABLE, ACCOUNTS PAYABLE AND ACCRUED LIABILITIES

These accounts are incurred in the normal course of business. They are usually receivable or payable within a month and are non-interest bearing. The carrying amount of each approximates fair value.

6. DUE FROM CAPITAL FUND TRUST

The Corporation has an amount receivable from the Capital Fund Trust to cover specific Seaway support obligations such as the Corporation's deficits and other short-term cash requirements in accordance with the Trust Agreement.

Changes in the balance due from the Capital Fund Trust at March 31, were as follows:

	2002	2001
Net balance, beginning of year	$ 39,051	$ 25,966
SLSA post employment benefit obligation	-	12,020
Settlement of workers compensation liability	-	(1,046)
Net set off of opening accounts receivable and accounts payable	196	(196)
Operating cash requirement	(20,607)	-
Contribution receivable for operating expenses	12,910	2,307
Net balance, end of year	$ 31,550	$ 39,051

7. CAPITAL ASSETS

	Annual Amortization Rate	2002 Cost	2002 Accumulated Amortization	2002 Net Book Value	2001 Net Book Value
Information technology systems	20%	$14,962	$ 11,175	$ 3,787	$ 5,508
Vehicles	10-20%	5,291	3,636	1,655	1,590
Floating equipment	2-20%	4,334	3,218	1,116	1,222
Machinery and office equipment	2-20%	4,370	2,716	1,654	1,609
Infrastructure equipment	2-20%	6,472	3,756	2,716	2,988
Assets under construction	-	1,362	-	1,362	797
		$ 36,791	$ 24,501	$ 12,290	$ 13,714

8. POST EMPLOYMENT BENEFITS

The Corporation has defined benefits pension plans for employees and also provides post employment benefits, other than pension including supplemental health and life insurance for retired employees. Information about the defined benefit plan and post employment benefits, other than pension, is as follows:

	Pension Benefit Plan	Supplementary Pension Benefit Plan	Other Benefits Plan
Accrued benefit obligation			
Balance at beginning of year	$ 22,522	$ 129	$ 30,838
Current service cost (employer)	3,903	40	1,047
Interest cost	4,332	10	2,123
Member contributions	1,489	-	-
Benefits paid	(431)	-	(1,199)
Public Service Superannuation Transfer assumed	59,253	-	-
Plan amendments	2,158	54	-
Actuarial loss	(7,164)	60	(2,309)
Balance at the end of the year	**$ 86,062**	**$ 293**	**$ 30,500**
Plan assets			
Fair value at beginning of year	$ 23,291	$ -	$ 12,000
Return on plan assets	6,103	-	-
Corporation contribution	4,465	-	3,453
Public Service Superannuation Transfer	59,253	-	-
Member contributions	1,489	-	-
Benefits paid	(431)	-	(1,199)
Fair value at end of year	**$ 94,170**	**$ -**	**$ 14,254**
Funded status plan surplus (deficit)	$ 8,108	$ (293)	$ (16,246)
Unamortized plan amendments	2,158	54	-
Unamortized net actuarial loss	(7,490)	69	774
Accrued benefit asset (liability) recognized	$ 2,776	$ (170)	$ (15,472)

8. POST EMPLOYMENT BENEFITS cont'd

Supplementary Pension Benefit Plan is grouped with accounts payable and accrued liabilities as funding of this plan is expected to occur in the next fiscal period.

Significant assumptions

The significant actuarial assumptions adopted in measuring the Corporation's accrued benefit obligations are as follows:

	Pension Benefit Plan	Supplementary Pension Benefit Plan	Other Benefits Plan
Discount rate	6.75%	6.75%	6.75%
Expected rate of return on plan assets	6.75%	6.75%	0.00%
Rate of compensation increase	3.50%	3.50%	3.50%

(Weighted average assumptions as of January 1, 2002)

For measurement purposes, an 8% health care cost trend rate was assumed for 2002, decreasing gradually to 4.4% in 2007 and remaining at that level thereafter.

The expected rate of return on other benefits plan is 0% because the terms whereby the Employee Termination Benefits Trust Fund was established provide that all the income earned by the Trust Fund is to be transferred to the Capital Trust Fund.

9. EMPLOYEE TERMINATION BENEFITS TRUST FUND

This amount represents the funds set aside for the accrued employee termination benefits liability of the Corporation which is represented by the assets in the Employee Termination Benefits Trust Fund.

10. SECURED CONTRIBUTION OF CANADA

Upon transfer of certain assets of SLSA to the Corporation on October 1, 1998, the Corporation signed a general security agreement with the Government of Canada covering all the assets of the Corporation, evidenced by a limited recourse term promissory note with a face value of $36,000. The note is payable without interest on the earlier of (a) March 31, 2018, and (b) the termination for any reason whatsoever, of the Management, Operation and Maintenance Agreement. Recourse by the Government of Canada is limited to a) the collateral as defined in the general security agreement; and b) the Hypothecated Property (as defined in the Deed of Movable Hypothec between the Corporation and SLSA); and set off against the Purchase Price (as defined in the Option Agreement between the Corporation and Her Majesty).

11. CONTRIBUTION FROM THE CAPITAL FUND TRUST

The Corporation is entitled to a contribution from the Capital Fund Trust to fund the operating deficit in accordance with the Operations and Management Agreement. The contribution is equal to the excess of expenses over revenue, increased by the net capital asset acquisitions in the period and transaction costs related to the commercialization of the Seaway adjusted for the non-cash items for amortization expense, the undepreciated cost of capital assets disposed of, and the post retirement benefits variation.

	2002	2001
Excess of expenses over revenue	$ 14,625	$ 4,014
Plus: Transaction costs	144	114
Net capital asset acquisitions	1,763	1,677
Gain on sale of assets	25	54
Special examination costs	259	-
Less: Proceed from sale of capital assets	(58)	(94)
Post retirement benefits	(694)	(266)
Amortization	(3,154)	(3,192)
Contribution from Capital Fund Trust	**$ 12,910**	$ 2,307

12. CONTRIBUTED CAPITAL

The amount recorded as contributed capital arose from the write-up of assets, other than capital assets transferred from SLSA to the Corporation for one dollar ($1) on October 1, 1998, to their book value prior to transfer. Contributed capital is adjusted annually for the post retirement benefits variance.

13. TRANSACTION COSTS

Costs associated with the transfer of assets and operating responsibility of the Seaway from SLSA to the Corporation, as defined in the Management Operation and Maintenance Agreement, which are not anticipated to recur, have been separately charged to operations as transaction costs.

14. RECOVERABLE EXPENSES

In the normal course of business, the Corporation performs services for other entities and can be reimbursed for expenses incurred relating to maintenance and labour costs. In the current year, the total of expenses recovered is $3,488 (2001 - $3,380) which has been treated as a reduction in operating expenses.

15. COMMITMENTS

As at March 31, 2002, contractual commitments for capital and other expenditures amounted to $5,115 (2001 - $1,782).

16. CONTINGENCIES

The Corporation, in the normal course of business, experiences claims for a variety of reasons. Claims outstanding at March 31, 2002 totalling $14,188 (2001 - $1,380) have not been provided for in the accounts. Management is of the opinion that these actions will not result in any material losses to the Corporation. Claims relating to operation and maintenance of the Seaway incurred by SLSA prior to October 1, 1998 became the obligation of Transport Canada.

17. DIRECTORS' AND OFFICERS' REMUNERATION (see page 38)

18. COMPARATIVE FIGURES

Certain of the comparative figures have been changed to conform to the presentation of the current year.

17. DIRECTORS' AND OFFICERS' REMUNERATION

As required by the *Canada Marine Act*, the remuneration earned by the directors and officers, in actual dollars, was as follows:

a) Directors' remuneration comprises a fixed fee and a per diem based on attendance at meetings of the Board and its committees.

Name	Appointment Date	Committee and position		Remuneration in 2001/2002
Robert J. Swenor	July 1998	Board	Chairman	
		Governance	Member	
		Human Resources	Member	$ 25,000
George H.Robichon	July 1998	Board	Director	17,600
		Governance	Chairman	
Adrian D.C. Tew (R)	July 1998	Board	Director	
	December 1999	Human Resources	Member	16,700
Alan R. Holt	August 1998	Board	Director	
		Human Resources	Chairman	19,600
Denise Verreault	September 1998	Board	Director	
		Governance	Member	
	November 2000	Audit	Chairman	20,400
John E. F. Misener (R)	September 1998	Board	Director	
	December 1999	Audit	Member	12,400
Marc Dulude	November 1998	Board	Director	
		Human Resources	Member	19,000
Douglas Smith	December 2000	Board	Director	
		Audit	Member	19,000
Ian MacGregor	October 2001	Board	Director	
	December 2001	Audit	Member	9,400
Nick Fox	January 2002	Board	Director	3,800
Total of directors' remuneration for the period				$ 162,900

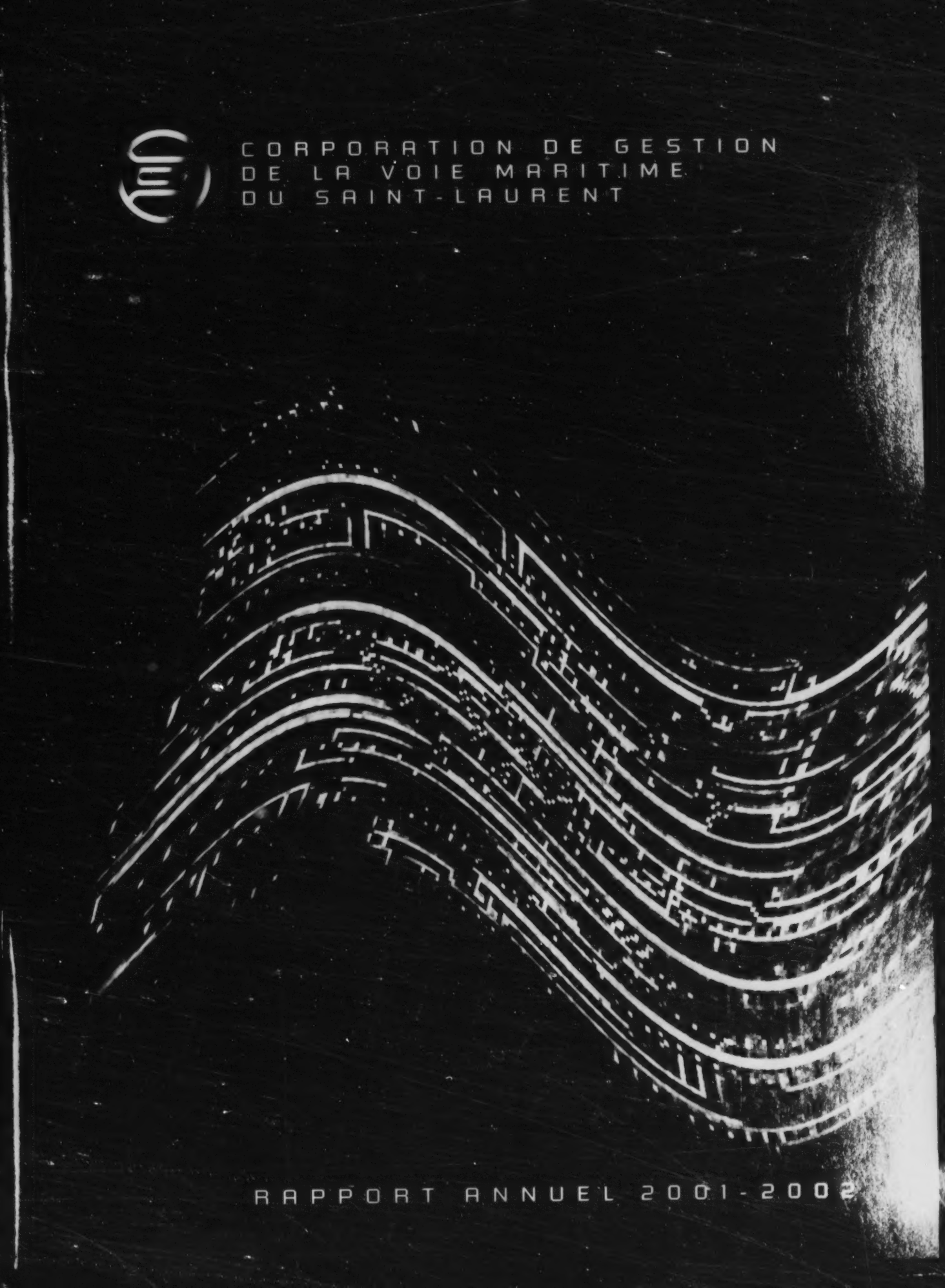
(R) - denotes members who have retired or resigned during the current year.

b) Directors' remuneration in respect of their responsibilities as members of the Capital Committee:

Name	Appointment Date	Committee and position		Remuneration in 2001/2002
Alan R. Holt	January 2001	Chairman	$	5,000
Douglas Smith	January 2001	Member		4,200
			$	9,200

c) Remuneration paid for the (8) officers, including remuneration as directors, was $1,209,037.

CORPORATION DE GESTION
DE LA VOIE MARITIME
DU SAINT-LAURENT



RAPPORT ANNUEL 2001-2002

Table des matières

2 Vue d'ensemble de la Voie maritime en 2001-2002

4 Message du Président

9 Rapport sur l'exploitation

21 Régie

23 Résumé financier

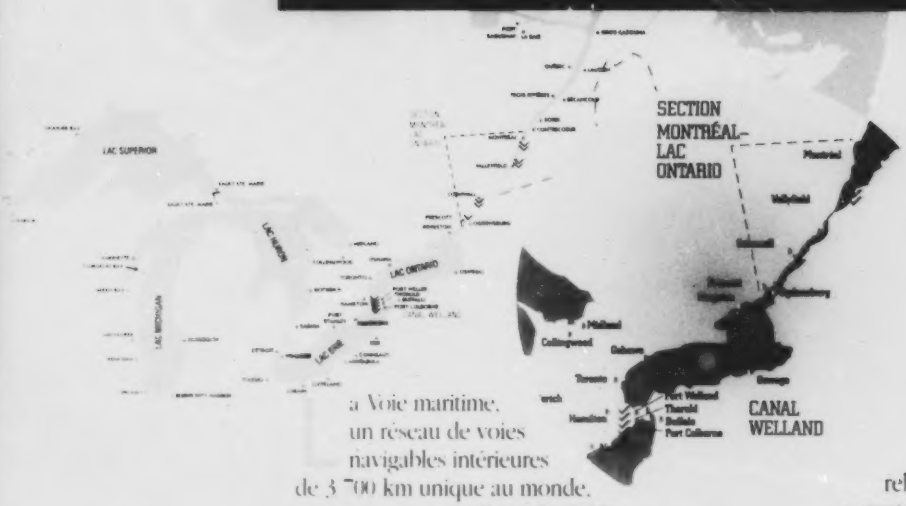
Photos:
pp. 2, 3, 5, 15, 21:
Thies Bogner

p. 6:
Roderick Cunningham

p. 17:
Iqbal Blin

Concepteurs graphiques:
Walters & Greene Associates

Impression:
Beauregard Imprimeurs



Vue d'ensemble de la Voie maritime en 2001-2002

La Voie maritime, un réseau de voies navigables intérieures de 3 700 km unique au monde, permet aux cargos d'accéder à 15 grands ports internationaux et quelque 50 ports régionaux dans le centre industriel de l'Amérique du Nord. En tant que route de navigation pratique, respectueuse de l'environnement, efficace au plan énergétique et sûre, la Voie maritime est un important atout économique. Depuis 43 ans, elle a transporté plus de deux milliards de tonnes de cargaisons valant plus de 400 milliards de dollars. Chaque 10 000 tonnes de marchandises générales transitant par un port des Grands Lacs représente plus d'un demi-million de dollars en retombées économiques pour la collectivité. Au Canada, la Voie maritime assure plus de 17 000 emplois directs et indirects dans les services à l'industrie des transports, à la navigation et à la Voie maritime elle-même.

Les écluses de la Voie maritime

La Voie maritime comporte une série de 15 écluses et de chenaux répartis en deux sections : Montréal-lac Ontario (MLO) et canal Welland. Entre Montréal et le lac Érié, la Voie maritime monte graduellement de 183,2 mètres (ou 602 pieds) pour atteindre la hauteur d'un édifice de 60 étages.

La section MLO compte sept écluses – cinq canadiennes et deux américaines; le canal Welland, qui relie le lac Ontario et le lac Érié, en compte huit. Les écluses et chenaux peuvent recevoir des navires longs de 225,5 m, larges de 23,8 m et ayant un tirant d'eau de 8 m.

La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent

La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (CGVMSL) est une société sans but lucratif qui a été créée en 1998 par les utilisateurs de la Voie maritime et d'autres parties intéressées. Elle exploite les actifs canadiens de la Voie maritime du Saint-Laurent pour le compte du gouvernement fédéral, en vertu d'un accord à long terme conclu avec Transports Canada. Outre les écluses et chenaux de la Voie maritime, la CGVMSL est responsable du pont Saint-Louis de Gonzague, du pont de Valleyfield, du tunnel Townline et de tous les baux et licences reliés à la Voie maritime.

Notre mission

Nous faisons transiter économiquement et efficacement les navires dans un réseau de voies navigables sécuritaire, fiable et écologique pour répondre aux besoins de transport de nos clients.

Vision

Selon notre vision, la Voie maritime deviendra la solution de transport de choix pour ceux qui expédient des cargaisons à destination ou en provenance du centre de l'Amérique du Nord. Pour y arriver, la CGVMSL et ses employés par-

Marjorie McCullough repeint les rouages des portes de l'écluse 1, dans le canal Welland.

l'entrée du lac Érié, dans le havre de Port Colborne ainsi que de Saint-Lambert à l'écluse Iroquois. La navigation 24 heures par jour a débuté le jour de l'ouverture dans le canal Welland et le 14 avril dans la section MLO, où la présence de glace a retardé la mise en place de bouées lumineuses. Les derniers navires à quitter l'écluse Saint-Lambert et le canal Welland l'ont fait le 24 décembre, mettant fin à une saison de navigation de 277 jours.

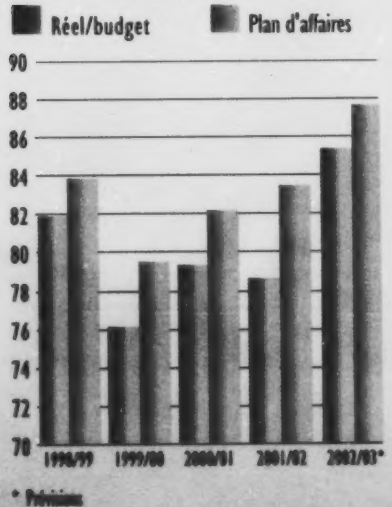
Le ralentissement économique tant au Canada qu'aux États-Unis a entraîné une diminution du trafic et des recettes de la Voie maritime en 2001. Le transport de produits liés à l'industrie sidérurgique (minerai de fer, charbon, importations d'acier) était en baisse en raison de l'activité réduite dans ce secteur; les baisses dans les exportations canadiennes et américaines de céréales ont également contribué à la diminution. Les mouvements de marchandises dans la section MLO se sont élevés à 30,28 millions de tonnes, 14,4 p. 100 (5,11 millions de tonnes) de moins qu'en 2000. Le trafic dans le canal Welland a représenté 32,48 millions de tonnes, en baisse de 11,2 p. 100 (4,09 millions de tonnes). En 2001, le trafic combiné de la Voie maritime, 41,71 millions de tonnes, était 10,42 p. 100 inférieur aux 46,55 millions de tonnes de 2000.

Résumé financier

Un montant total de 22,750 millions de dollars a été consacré aux réparations et à l'entretien en vertu du nouveau programme de renouvellement des actifs. Les frais d'exploitation, y compris les salaires et avantages sociaux du personnel, se sont élevés à 53,216 millions de dollars et les revenus, à 64,495 millions de dollars. La Corporation a terminé l'année avec un déficit d'exploitation de 2,118 millions de dollars. Malgré le trafic et les revenus en baisse, la Corporation a réalisé les objectifs de son plan d'entreprise pour la quatrième année consécutive et a augmenté son compte de réserve théorique à 12,057 millions de dollars. En conséquence, l'augmentation obligatoire de 2 p. 100 des péages en 2002 sera de nouveau réduite de 1,5 p. 100.

Puisque le volume du trafic est conditionné par des facteurs économiques plus vastes, la CGVMSL ne peut guère contrôler ses revenus. L'élément principal du succès de la Corporation par rapport aux objectifs de son plan d'entreprise a toujours été la maîtrise des dépenses qu'elle contrôle, un domaine où nous avons constamment surpassé les attentes depuis quatre ans.

Examen quinquennal des coûts globaux
(millions de dollars)



Trafic : résultats et prévisions
(millions de tonnes)

Siège social
La Corporation
de Gestion de la Voie
maritime du Saint-Laurent
202, rue Pitt
Cornwall (Ontario)
K6J 3P7

Région Maisonneuve
C.P. 97
Succursale Brossard
Brossard (Québec)
J4W 3L8
Position des navires
(450) 672-4115

Région Niagara
508, avenue Glendale
St. Catharines (Ontario)
L2R 6V8
Position des navires
(905) 688-6462

Courriel
marketing@seaway.ca

Site Web
www.grandslacs-voiemaritime.com

Message du président

La saison de navigation 2001 représentait pour la CGVMSL la quatrième année de son accord quinquennal actuel avec le gouvernement du Canada. Or, pour la quatrième saison consécutive, la Corporation a maîtrisé ses coûts sensiblement mieux que prévu dans son plan d'entreprise, abaissant les coûts contrôlables à 93,6 p. 100 du niveau prévu. Notre principal indicateur de succès, la réserve de la Corporation, a par conséquent augmenté de 3,582 millions de dollars; elle s'élève aujourd'hui à 12,057 millions de dollars. Encore une fois cette année, nous avons pu réduire de 1,5 p. 100 l'augmentation de 2 p. 100 des péages et autres droits applicables aux marchandises et aux navires qu'exige notre accord avec Transports Canada. Notre effectif à temps complet est de 619 personnes, moins que les 664 prévus dans notre plan d'entreprise.

Ce succès est d'autant plus remarquable compte tenu de la réduction du trafic et des diverses dépenses exceptionnelles que nous avons encourues l'an dernier. Dans la section Montréal-lac Ontario, la glace a persisté jusqu'à la deuxième semaine d'avril, ce qui a augmenté les coûts de l'ouverture précoce de la saison, et nous avons dû assumer des frais supplémentaires pour la sécurité lors du Sommet de Québec sur la Zone de libre-échange des Amériques. L'incident du 11 août 2001 au pont Allanburg mettant en cause le *MV Windoc* a exigé le déploiement de vastes efforts pour effectuer les réparations immédiatement. Cet événement et la tragédie du 11 septembre, un mois plus tard, ont entraîné une augmentation de 269 p. 100 des primes d'assurance de la Corporation.

Comme la plupart des institutions nord-américaines, la Voie maritime a été touchée de façon permanente par les événements du 11 septembre dernier. La sécurité est devenue une importante priorité, ce qui a des répercussions sur les opérations et le budget. Nous avons mis au point des plans de sécurité pour la Voie maritime, de concert avec toutes les organisations intéressées y compris les forces policières du Québec et de l'Ontario, la Gendarmerie royale du Canada, la Défense nationale, Transports Canada, les deux gardes côtières et d'autres intervenants au Canada et aux États-Unis.

Les coûts associés au renouvellement des actifs incluant les acquisitions d'immobilisations se sont élevés à 24,513 millions de dollars au cours de l'exercice 2001-2002, à nouveau moins que le montant permis par le plan d'entreprise. Les contrats ont en général été négociés à des prix inférieurs à ce que prévoyait le budget mais, conformément à notre accord avec le gouvernement, une partie des économies a été consacrée à des travaux qui avaient déjà été prévus, mais déplacés par l'accident dans le canal Welland ou reportés pour d'autres raisons. L'excédent des charges sur les revenus, avant les frais de transaction et l'examen spécial, n'était que de 14,625 millions de dollars. Voilà qui illustre clairement l'impact négatif que la forte diminution du trafic a produit sur la CGVMSL, malgré des résultats exemplaires dans la maîtrise des coûts et une saison de navigation de 277 jours – la deuxième plus longue dans l'histoire de la Voie maritime –, du 23 mars au 24 décembre.

Le volume du trafic sur la Voie maritime reflète l'état de l'économie nord-américaine, qui était affaiblie depuis la fin de 2000 et l'est devenue encore plus après le 11 septembre. La diminution du trafic que nous avons connue au dernier trimestre de 2000 s'est poursuivie tout au long de la saison 2001. En ajoutant la réduction de tarif de 1,5 p. 100, les revenus des péages ont baissé de plus de 14 p. 100 par rapport à l'année précédente.

La Voie maritime devient un chef de file mondial

Nonobstant les difficultés, l'exercice 2001-2002 s'est avéré animé et productif. Entre autres, nous avons signé une nouvelle convention collective de trois ans avec les syndicats, terminé une évaluation conjointe des postes de travail dans l'optique de l'équité salariale et réalisé de grands progrès dans l'application de technologies de l'information à l'appui de notre nouveau site Web et du lancement réussi du système d'identification automatique des navires (SIA). En même temps, de nouveaux programmes comme la gestion du rendement et l'organisation centrée sur les processus ont commencé à porter fruit et améliorent sensiblement la façon

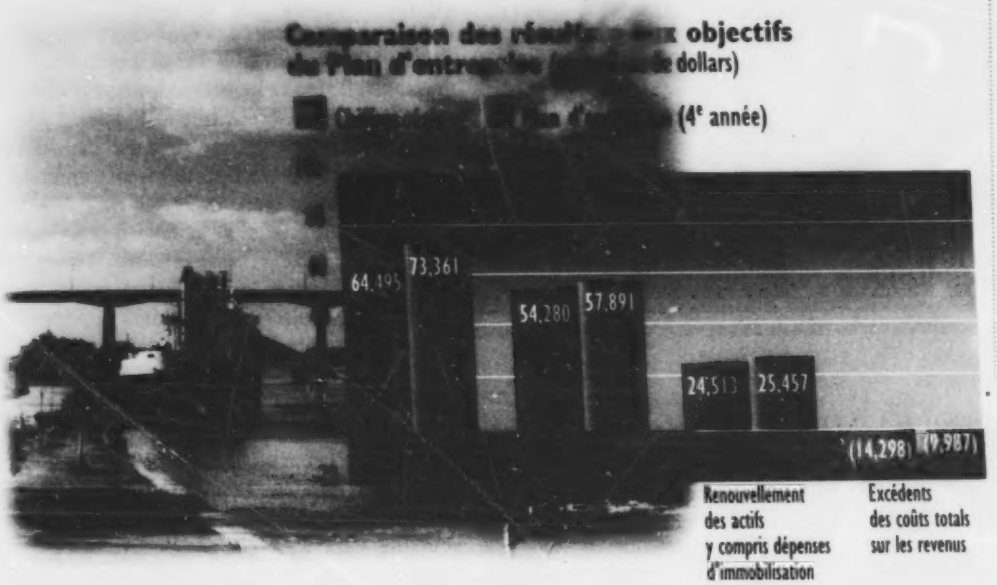
dont la Corporation fonctionne. En effet, l'évolution de la culture d'entreprise est devenue de plus en plus évidente cette année. Si les nombreux examens et sondages que nous avons connus en 2001 à la demande du gouvernement – et surtout l'examen spécial – ont souvent mis l'organisation à l'épreuve, ils ont aussi constamment démontré le degré élevé d'engagement et de professionnalisme atteint par le personnel de la Voie maritime.

À plusieurs égards, la Voie maritime est devenue un chef de file mondial dans le recours à la technologie pour améliorer les transports maritimes. Deux exemples frappants le prouvent, à commencer par le SIA. Il s'agit là d'une technologie informatisée qui, grâce à son lien au système de positionnement global, permet la communication navire-côte et navire-navire ainsi que l'affichage en temps réel de la position des navires, de leur vitesse et de leur heure prévue d'arrivée (HPA). Ce système à la fine pointe de la technologie révolutionnera éventuellement la navigation en eaux confinées. Les gardes côtières du Canada et des États-Unis ainsi que l'Organisation maritime internationale s'affairent à implanter ce système partout d'ici 2004-2005. Cela signifie que le SIA sera bientôt en place dans tout le bassin Voie maritime-Grands Lacs, ce qui améliorera la sécurité et l'efficacité de tout le réseau.

Le second exemple où le service à la clientèle bénéficie de la technologie est celui du site Web binational de la Voie maritime que nous avons lancé l'an dernier. Il offre un nombre croissant de fonctions et s'avère extrêmement populaire, enregistrant régulièrement quelque 70 000 consultations par mois. Le site est devenu la source d'information la plus exhaustive pour la navigation commerciale dans le réseau de la Voie maritime et nous l'avons développé pour en faire un guichet unique pour les clients actuels et futurs grâce à une gamme de services d'affaires en ligne. Nous avons également adopté un système de diffusion par courriel pour livrer les avis de la Voie maritime et d'autres renseignements par voie électronique plutôt que par la poste.

La nécessité d'un changement de fond

Malgré de telles réalisations, l'année qui vient s'avérera sans doute la plus éprouvante que la Corporation ait connue – parce que nous devons mettre en branle certains changements qui auront de profondes répercussions. La Voie maritime du Saint-Laurent est une ressource essentielle pour le continent et elle est stratégiquement située. Pourtant, elle est sous-utilisée, en raison notamment d'une infrastructure désuète. Nous pouvons prévoir que le trafic augmentera quelque peu à mesure que l'économie se redressera, mais le caractère saisonnier de la voie navigable, les dimensions et l'âge de nos écluses ainsi que la profondeur relativement faible de nos chenaux continueront à constituer autant d'obstacles.



Les rubriques de dépenses du plan d'entreprise sont différentes de celles utilisées dans les états financiers. Nous présentons ici les résultats financiers aux fins de comparaison avec les chiffres du plan d'entreprise.

* Comprend les octrois de 1,064 millions de dollars tenant lieu d'impôts non déboursés par la Corporation

Le lac St. Clair et le canal Welland sont actuellement limités à une profondeur de 27 pieds, tandis que d'autres chenaux du réseau peuvent accueillir des navires tirant jusqu'à 30 pieds. Il ne fait aucun doute que la généralisation des chenaux de 30 pieds améliorerait sensiblement l'efficacité du réseau et de la flotte de la Voie maritime et des Grands Lacs.

En ce qui concerne la longueur limitée de notre saison de navigation, les innovations technologiques comme le SIA peuvent nous aider à résoudre les difficultés de la navigation en présence de glace, mais l'infrastructure vieillissante du réseau a besoin d'importants travaux d'entretien annuel. L'âge de nos écluses contribue ainsi à la limitation de notre saison de navigation. Du reste, leurs dimensions continueront à limiter la taille des navires que nous pouvons accueillir même si nous augmentons la profondeur des chenaux. La tendance actuelle est aux navires océaniques de plus en plus grands, et notre part de marché s'en trouve réduit en conséquence.

L'entretien de la Voie maritime s'avère déjà de plus en plus difficile et elle deviendra de plus en plus coûteuse à l'avenir. De récentes études recommandent déjà de remplacer les écluses plutôt que de continuer à réparer de vieilles structures. De toute évidence, d'importantes décisions devront être prises bientôt en matière d'investissement. Pour qu'elles soient judicieuses, il faudra prendre en compte une grande variété de facteurs économiques, environnementaux, financiers et techniques.

Nous avons entrepris des travaux d'entretien des chenaux pour augmenter le tirant d'eau dans tout le réseau de 3 pouces en 2003 tout en ménageant une marge de sécurité adéquate. Chaque pouce de tirant supplémentaire augmente de 100 tonnes la capacité d'un navire aux dimensions maximales du réseau. En même temps, les ports de la Voie maritime se préparent également à augmenter leur capacité. La stratégie à long terme consisterait à moderniser aussi bien les chenaux que les ports dans tout le réseau, pour pouvoir recevoir des navires océaniques de plus en plus gros. Par ailleurs, un groupe de travail se penche actuellement sur la justification économique d'une prolongation de la saison de navigation par rapport aux dates d'ouverture et de clôture du 25 mars et du 15 janvier aux écluses de Sault Ste. Marie. Nous devons viser à en arriver à une saison de navigation de 12 mois dans tout le réseau.

Nous poursuivons également d'autres initiatives pour attirer davantage de clients. Nous continuons à travailler de concert avec les associations maritimes, le Forum des enjeux stratégiques de la Voie maritime (FESVM) et d'autres intervenants – depuis les armateurs jusqu'aux exploitants de terminaux, organisations de pilotage, gardes côtières et ministères gouvernementaux –, pour améliorer l'efficacité et formuler une nouvelle vision. Le rapport *Une vision claire pour l'avenir* décrit les principaux buts visés et précise qui sont les acteurs essentiels. Le FESVM a ajouté des plans d'action à l'appui de certaines de ses conclusions.

Un comité directeur placé sous l'égide de la Chambre de commerce maritime coordonne la mise en œuvre des recommandations du FESVM. L'été dernier, un symposium à Thunder Bay a précisé certains des obstacles et des inefficacités du port et établi des paramètres pour une nouvelle étude logistique portant notamment sur l'exploitation virtuelle 24 heures par jour et 7 jours par semaine ainsi que l'amélioration de l'efficacité des opérations au terminal et de la coopération entre intervenants.

Nous avons toutefois atteint un point tournant pour ce qui est des améliorations marginales et à court terme. Pour demeurer compétitifs à long terme, nous devrons bientôt apporter des changements si radicaux qu'ils devront être intégrés avec des améliorations au reste du réseau Grands Lacs-Voie maritime. La Voie maritime a le potentiel de contribuer bien davantage qu'elle ne le fait actuellement à l'économie et aux intérêts nationaux du Canada. Nous ne pouvons pas envisager les décisions qui s'imposent uniquement dans la perspective de la

Corporation, ni même dans la perspective nationale. Tout ce qui se fait à la Voie maritime a des implications pour l'ensemble du réseau. En retour, la qualité et les perspectives de l'ensemble du réseau conditionnent inévitablement nos propres activités. Une démarche globale s'impose, et l'innovation basée sur une planification soignée à long terme est essentielle.

L'innovation est en effet impérative. Les principaux intervenants dans les transports maritimes des deux côtés de la frontière doivent se pencher sur les nombreux chevauchements de service pour réduire les coûts et améliorer la compétitivité. Nous devons ensemble formuler un plan coordonné pour améliorer l'accessibilité et la commercialisation du réseau tout entier. Nous nous attacherons au cours de la prochaine année à jeter les bases nécessaires. Une grande partie de ce que nous pourrons accomplir dépendra de notre prochain plan d'entreprise quinquennal.

Vers un nouveau cycle de planification

Les activités de la Voie maritime sont encadrées dans un cycle de planification quinquennal fondé sur notre accord avec Transports Canada. Le plan d'entreprise établit des objectifs précis pour les coûts d'exploitation et de renouvellement des actifs ainsi que pour les revenus prévus. Depuis la création de la Corporation en 1998, nous avons constamment progressé pour ce qui est de rendre la Voie maritime plus efficace et de maîtriser nos coûts. Au cours de la première période de cinq ans, l'accent était placé sur la technologie, le cybercommerce et l'adoption d'une approche globale à l'échelle du réseau.

Le but premier du prochain plan d'entreprise, qui débutera en avril 2003, consistera à assurer la viabilité à long terme du réseau. En vue du renouvellement de l'accord d'exploitation avec Transports Canada, la haute direction a défini des objectifs et des stratégies qui établiront l'autosuffisance comme principal objectif de la Corporation au cours des cinq prochaines années.

Une réunion préparatoire avec des représentants de Transports Canada a permis de valider les principes et la philosophie qui présideront au prochain plan ainsi que de convenir d'un processus et d'un échéancier pour les négociations. Les représentants de Transports Canada sont favorables au principe de l'autosuffisance et au maintien de la participation du ministère au financement du développement commercial et de projets stratégiques à long terme comme la modernisation des services à la navigation. Transports Canada entreprend par ailleurs, par l'entremise de Conseils et Vérification Canada, des vérifications préalables sur divers aspects de nos propositions.

La recherche peut nous guider

Il est clair depuis longtemps que chaque élément du réseau Grands Lacs-Voie maritime dépend de chaque autre élément et qu'aucun ne peut donc être considéré isolément. Je ne peux trop insister sur le fait que la Voie maritime est une voie navigable binationale et que nous devons être au fait de ce qui se passe dans l'ensemble du bassin des Grands Lacs. Il est essentiel d'augmenter et de renforcer la coopération parmi toutes les organisations de cet ensemble plus vaste.

Pour demeurer compétitifs... nous devrons bientôt apporter des changements si radicaux qu'ils devront être intégrés avec des améliorations au reste du réseau Grands Lacs–Voie maritime.

Pour ce faire, nous espérons lancer cette année une importante étude sur la modernisation et la régie future de tous les services maritimes dans le réseau. Ces services sont ceux qui sont assurés par les gardes côtières canadienne et américaine, les administrations de pilotage des Laurentides et des Grands Lacs et les organismes de régie canadien et américain de la Voie maritime. Transports Canada et Pêches et Océans Canada participeront également à l'étude. Le résultat attendu en est une approche coordonnée et intégrée qui élimine les chevauchements et les coûts superflus tout en assurant un service conjoint efficace des deux côtés de la frontière dans l'ensemble du bassin de la voie navigable.

Nous recommandons également que le Canada joue un rôle important dans l'étude sur la navigation sur les Grands Lacs, un examen binational réalisé en plusieurs étapes actuellement géré par le U.S. Army Corps of Engineers (USACE) en vertu d'une directive du Congrès américain. L'exercice porte sur la faisabilité d'une amélioration de la navigation commerciale dans l'ensemble du réseau Grands Lacs-Voie maritime

– y compris les écluses, barrages, havres, ports, chenaux et autres éléments connexes – entre Duluth à l'ouest et Montréal à l'est.

La CGVMSL et la Saint Lawrence Seaway Development Corporation ont coopéré étroitement avec l'USACE au premier volet des travaux, la phase Reconnaissance. Jusqu'à présent, la recherche indique qu'une Voie maritime modernisée pourrait susciter un important développement économique dans le centre de l'Amérique du Nord.

Le prochain volet comprendrait des études techniques et économiques pour déterminer la faisabilité du simple maintien des structures existantes pour une période prolongée et les coûts que cela supposerait. Ce « plan de 50 ans » déterminerait les meilleures pratiques à adopter pour l'entretien de la Voie maritime et les échéances auxquelles les structures devraient éventuellement être remplacées, et quelles seraient leurs dimensions optimales. Le reste des travaux consisterait à étudier en profondeur les effets économiques, sociaux et environnementaux d'améliorations de grande et de petite envergure aux installations et de la restauration de l'écosystème. La recherce examinera toutes les possibilités, depuis les petits changements comme l'amélioration de l'entretien des écluses jusqu' aux nouveautés radicales comme la construction de plus grandes écluses. Les résultats comprendront des devis techniques et financiers pour le maintien du réseau existant et des estimations des coûts futurs pour diverses améliorations proposées à l'infrastructure; l'analyse de l'opportunité des améliorations proposées, au plan des retombées économiques; et l'évaluation de l'impact environnemental de diverses options, des mesures palliatives qui pourraient être prises et des coûts que cela supposerait.

« La recherce examinera toutes les possibilités, depuis les petits changements comme l'amélioration de l'entretien des écluses jusqu'aux nouveautés radicales comme la construction de plus grandes écluses. »

La CGVMSL recommande vivement que le Canada prenne l'initiative dans la poursuite de cette étude car ce serait le moyen le plus pratique d'en arriver à une information judicieuse qui permettra de fonder des décisions éclairées en ce qui concerne les investissements futurs dans les transports maritimes par cargo. Le fait de contribuer à parts égales au financement nous donnera une voix égale au chapitre et nous permettra de mieux contrôler les éléments pris en compte ainsi que les conclusions. Tandis que l'USACE apporte une compétence technique au projet, la CGVMSL peut y apporter le point de vue commercial, représenter une vaste gamme d'utilisateurs et veiller à ce que l'approche soit équilibrée. Une forte participation canadienne permettra de veiller à ce que toutes les options soient évaluées adéquatement dans un forum binational.

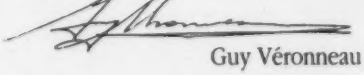
Nous sommes convaincus que la participation du Canada est un investissement judicieux. La Voie maritime a besoin de trafic additionnel et elle a besoin d'un solide plan à long terme pour garantir que les investissements soient consentis de la façon la plus rentable possible. Cette étude offre la possibilité de réaliser un tel plan, qui serait harmonisé en fonction des conditions et des besoins des deux côtés de la frontière.

On ne peut trop insister sur l'importance stratégique de telles études pour l'avenir de la Voie maritime – ni sur celle de la participation conjointe Canada-États-Unis que nous recommandons ardemment. Voilà qui est essentiel si l'on veut des moyens de transport efficaces qui continuent à servir l'économie du cœur de l'Amérique du Nord en trouvant le juste équilibre entre intérêts commerciaux et intérêts publics.

En conclusion

Ayant décidé de démissionner de mon poste à la fin du prochain exercice, j'ai déjà lancé le processus de sélection du prochain président et chef de la direction, qui dirigera la Corporation au cours des prochaines années qui s'annoncent fascinantes. Je crois qu'ensemble, nous avons créé de solides bases qui lui permettront d'entraîner la CGVMSL encore plus loin sur la voie du succès.

Je tiens à exprimer ma profonde reconnaissance aux membres du Conseil d'administration pour leurs précieux avis, à mes collègues du Comité de direction pour leur soutien inébranlable, leur dévouement et leur initiative, ainsi que, par-dessus tout, à tous les employés de la CGVMSL pour leur coopération et leurs constants efforts. Votre appui au cours des quatre dernières années a été inestimable. Je vous en remercie.



Guy Véronneau

Rapport sur les opérations

Buts et réalisations, 2001-2002

La Corporation a travaillé à 16 projets clés liés aux objectifs du plan stratégique 2001-2004 dont 16 étaient classés « impératifs » ou « prioritaires ». Parmi ces projets, dont la liste figure ci-dessous, plusieurs sont pluriannuels. Les quatre projets de la catégorie « impératif » sont la formulation d'une stratégie et les négociations pour le prochain plan d'affaires quinquennal, le suivi qu'appelle l'examen spécial, la participation à la phase Reconnaissance de l'étude de l'U.S. Army Corps of Engineers (USACE) sur la navigation sur les Grands Lacs, et la mise au point d'un programme de transition pour le prochain chef de la direction, dans le cadre du programme de planification de la relève.

D'autres projets à haute priorité traitent de questions comme la dotation en personnel opérationnel stratégique, la gestion des problèmes d'absentéisme et la formation des cadres et superviseurs en matière de leadership et de gestion du changement. Nous prévoyons également une étude sur le fonctionnement du Centre des opérations qui porterait notamment sur des éléments comme le contrôle à distance des ponts et de l'infrastructure. Le budget prévoit des ressources pour la recherche de nouveaux outils aux fins des opérations ainsi que pour l'intégration et le déploiement du SIA. Le développement du site Web se poursuit, ainsi que l'introduction de nouvelles possibilités en matière de cybercommerce.

En plus de surveiller les projets orientés sur des objectifs, la Corporation évalue régulièrement son rendement grâce à une vaste gamme d'outils informatiques mis au point et raffinés au fil du temps. Parmi eux figurent par exemple des statistiques sur les temps de transit, sur les incidents touchant des navires, sur la sécurité des travailleurs, sur le délai de réponse pour diverses transactions avec les clients.

Projets prioritaires	État d'avancement
Réglementation des écluses d'écluse	Analyse économique terminée; mise en œuvre reportée sous réserve de certaines décisions touchant la sécurité
Dotation en personnel opérationnel stratégique	En cours
Étude sur le fonctionnement du Centre des opérations	En cours
Gestion et réduction de l'absentéisme	En cours
Examen spécial (exigé en vertu de la loi)	Terminé
Formulation d'une stratégie de négociation pour le prochain plan d'affaires	Terminé
Nouveaux outils pour l'amarrage	En cours
Formulation d'une stratégie pour la gestion des glaces	Terminé
Amélioration du site Web et ajout d'applications de cybercommerce	Terminé
Intégration du SIA	En cours
Participation à l'étude de l'USACE (phase Reconnaissance)	Terminé
Mise au point d'un modèle pour une nouvelle structure tarifaire	Terminé
Formulation et mise en œuvre d'un plan de relève	Terminé
Formation en gestion du changement et en leadership	En cours
Conception et mise en œuvre d'un programme de rémunération axé sur l'évaluation du travail	Terminé
Négociation d'une nouvelle convention collective	Terminé

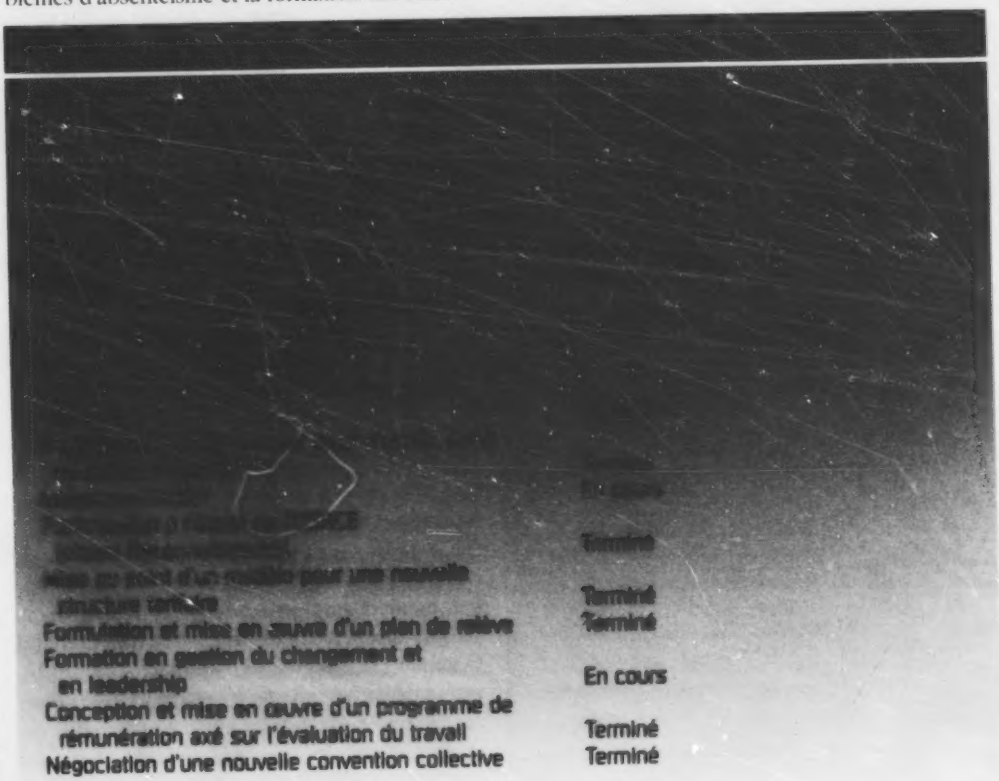
Rapport sur les opérations

Buts et réalisations, 2001-2002

La Corporation a travaillé à 46 projets clés liés aux objectifs du plan stratégique 2001-2004 dont 16 étaient classés « impératifs » ou « prioritaires ». Parmi ces projets, dont la liste figure ci-dessous, plusieurs sont pluriannuels. Les quatre projets de la catégorie « impératif » sont la formulation d'une stratégie et les négociations pour le prochain plan d'affaires quinquennal; le suivi qu'appelle l'examen spécial; la participation à la phase Reconnaissance de l'étude de l'U.S. Army Corps of Engineers (USACE) sur la navigation sur les Grands Lacs; et la mise au point d'un programme de transition pour le prochain chef de la direction, dans le cadre du programme de planification de la relève.

D'autres projets à haute priorité traitent de questions comme la dotation en personnel opérationnel stratégique, la gestion des problèmes d'absentéisme et la formation des cadres et superviseurs en matière de leadership et de gestion du changement. Nous prévoyons également une étude sur le fonctionnement du Centre des opérations qui porterait notamment sur des éléments comme le contrôle à distance des ponts et de l'infrastructure. Le budget prévoit des ressources pour la recherche de nouveaux outils aux fins des opérations ainsi que pour l'intégration et le déploiement du SIA. Le développement du site Web se poursuit, ainsi que l'introduction de nouvelles possibilités en matière de cybercommerce.

En plus de surveiller les projets orientés sur des objectifs, la Corporation évalue régulièrement son rendement grâce à une vaste gamme d'outils informatiques mis au point et raffinés au fil du temps. Parmi eux figurent par exemple des statistiques sur les temps de transit, sur les incidents touchant des navires, sur la sécurité des travailleurs, sur le délai de réponse pour diverses transactions avec les clients.



Technologie de l'information et des télécommunications

Comme dans la plupart des entreprises, les services de technologie de l'information et des télécommunications revêtent une importance stratégique pour la CGVMSL. Ses systèmes de technologie de l'information sont devenus des outils si indispensables aux activités quotidiennes de la Corporation que le personnel de la TI a été concentré en un seul groupe disposant de ses propres bureaux au siège social et d'installations régionales de soutien. Le groupe contrôle l'efficacité des réseaux locaux et étendus, l'état de préparation des serveurs et des applications ainsi que des postes de travail informatiques, entretient le site Web et l'intranet de la Corporation et assure des services de dépannage pour tous les employés.

Il a fallu mettre au point une nouvelle approche en matière de maintenance et de soutien technique pour pouvoir gérer efficacement les systèmes nombreux et de plus en plus complexes qui sont en place dans l'organisation. Le groupe de la technologie de l'information et des télécommunications a mis au point un modèle d'organisation fondé sur l'orientation client, les pratiques exemplaires et l'autoévaluation.

Orientation client	**Des ententes sur le niveau de service ont été établies en vue d'assurer le niveau de service à la clientèle requis tant à l'interne qu'à l'externe (p. ex., pour le Système de gestion du trafic, les services de cybercommerce, le site Web).**
Recours aux pratiques exemplaires	Des efforts continus sont déployés en vue de repérer les pratiques exemplaires de l'industrie; celles-ci sont intégrées aux politiques et procédures de base.
Auto-évaluation	Des outils sont prévus pour mesurer les activités et l'efficacité opérationnelle (p. ex., dans le cas du système de dépannage informatique). Il s'agit de travailler de façon à assurer l'amélioration continue – pour garantir que le personnel ait accès aux systèmes les plus fiables et les plus utiles.

Télécommunications

Au cours de la dernière année, le groupe des services des télécommunications a examiné l'infrastructure de télécommunication de la Corporation. En conséquence, la Corporation a décidé d'adopter la technologie ATM (Asynchronous Transfer Mode – mode de transfert asynchrone). Un réseau ATM peut, grâce à la technologie de commutation de paquets, intégrer divers types de transmissions, y compris la voix, la vidéo et les données.

L'amélioration de l'infrastructure des télécommunications a produit plusieurs avantages :

- gestion souple et simplifiée des exigences du réseau fédérateur;
- fiabilité et redondance rehaussées;
- bande passante de grande capacité et pouvant encore être augmentée;
- amélioration des performances des applications, à un coût réduit :
  - vitesse et volume supérieurs;
  - plus grande variété d'applications possibles dans le réseau;
  - service de qualité supérieure;
- consolidation des ressources informatiques;
- coût d'accès réduit (coût par kilobit).

En outre, au cours de l'année passée, la nécessité de permettre à des employés travaillant à l'extérieur des bureaux de la Corporation d'obtenir un accès sécurisé aux données de la Corporation a augmenté. Pour améliorer l'efficacité des opérations et réduire les coûts, un réseau privé virtuel a été créé. Il offre un moyen relativement peu coûteux d'ouvrir les réseaux de la Corporation aux employés qui travaillent à l'extérieur, il évite la nécessité de recourir à l'option coûteuse de lignes louées pour les communications et il réduit l'ensemble des coûts tout en augmentant la flexibilité.

Le Système de gestion du trafic (SGT)

Le SGT a été actualisé par l'intégration d'un nouveau système d'information géographique (SIG). Notre choix s'est porté sur un produit commercial standard offrant une interface cartographique et graphique à haute performance en plus de divers types de normes de cartographie. Cette amélioration du SGT se traduira par une performance supérieure, éliminera des déficiences passées et réduira les coûts au cours du cycle de vie du produit, tout en augmentant la souplesse d'utilisation.

Système d'identification automatique des navires (SIA)

Le système de communication navire-côte et navire-navire avec affichage sur ordinateur en temps réel de la position et de la vitesse des navires est en bonne voie de mise en œuvre. Les transpondeurs ont été achetés en février 2002; des antennes et autres éléments d'équipement devaient être en place aux stations côtières à la fin juin 2002. Des tests de portée des signaux ont produit d'excellents résultats. Les essais opérationnels débuteront en juillet 2002. Divers tests et expériences portant sur les unités SIA/SVCE (normes de fonctionnement des systèmes de visualisation des cartes électroniques) seront effectués par des navires entre juillet et décembre 2002.

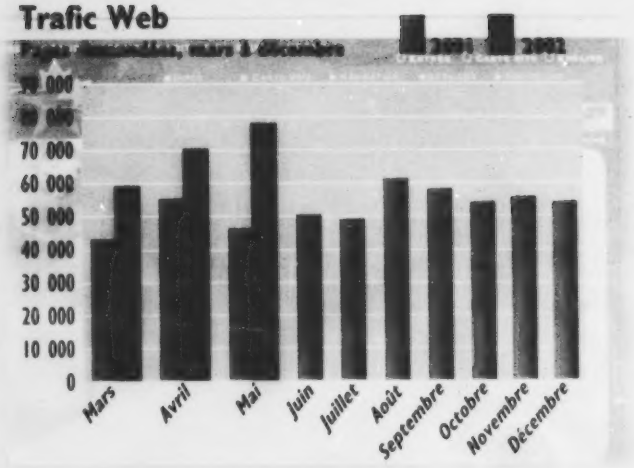
À la demande des utilisateurs de la Voie maritime, l'obligation de se doter de l'équipement du SIA a été reportée au début de la saison de navigation 2003. Les utilisateurs auront ainsi le temps d'obtenir les transpondeurs et d'en doter leurs navires au cours de l'hiver.

La CGVMSL formera des partenariats avec d'autres organismes – comme les gardes côtières canadienne et américaine ainsi que Transports Canada – pour étendre la portée du SIA à l'ensemble des Grands Lacs et, éventuellement, du Bas-Saint-Laurent. Nous aurons alors la plus importante application au monde du SIA dans un réseau de navigation intérieure. Le SIA sera du reste intégré au site Web binational de la Voie maritime, ce qui permettra aux abonnés d'accéder à des renseignements en direct sur la position des navires et à d'autres données sur le cheminement de leurs navires dans la voie navigable.

Site Web et cybercommerce

Les buts du site Web binational de la Voie maritime, qui a été lancé l'an dernier, consistaient à créer une source unique et exhaustive d'information sur la navigation commerciale dans le réseau de la Voie maritime ainsi qu'à offrir un guichet unique pour les clients actuels et éventuels. Le site a été mis en place en trois étapes; depuis la conclusion de la troisième étape ce printemps, le site est entièrement interactif.

Dans sa première version, ce site innovateur exploitant la technologie de pointe pour assurer sa convivialité et son attrait visuel proposait de l'information statique : renseignements sur la navigation et liens à chaque organisation, port et organisme gouvernemental pertinent aux Grands Lacs et à la Voie maritime tant au Canada qu'aux États-Unis. La deuxième version comportait de l'information en temps réel tel que les données sur l'environnement comme niveaux d'eau et force des vents.

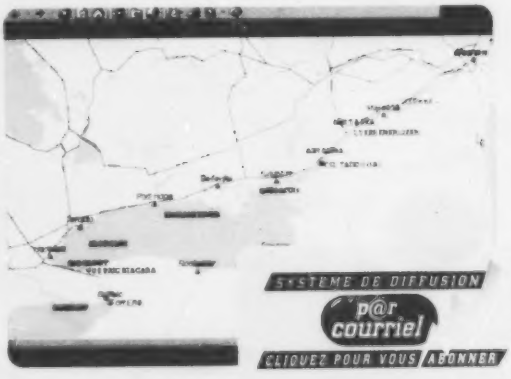


La troisième version qui est maintenant en place amène les applications de cybercommerce à un niveau inédit pour l'industrie maritime. La fonction de jumelage des cargaisons permet aux clients de la Voie maritime ayant des navires vides de trouver des cargaisons et aux expéditeurs de trouver des navires disponibles. Une fonction de calcul des coûts produit des estimations immédiates et individualisées des coûts pour la navigation par la Voie maritime entre deux points. Les armateurs, exploitants de navires ou agents autorisés peuvent aussi accéder à des données en temps réel sur leurs transits (grâce au SIA) ainsi qu'aux données de leur compte. En outre, ils peuvent remplir et soumettre en ligne toutes leurs demandes de congé préalable et déclarations de transit. Éventuellement, ils pourront effectuer des vérifications du crédit et des paiements par voie électronique.

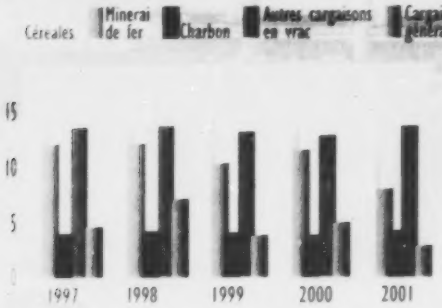
Les visiteurs de notre site Web sont principalement des utilisateurs commerciaux – provenant de plus de 85 pays.

Les nouvelles applications de cybercommerce permettent aux clients de la Voie maritime de remplir et soumettre en ligne leurs demandes de conge prealable et leurs declarations de transit ainsi que d'acceder en direct aux donnees de leur compte. Ces fonctions sont limitees aux abonnes autorises.

L'accès au site Web et aux renseignements généraux sur la navigation est gratuit, mais l'accès aux pages de cybercommerce est conditionnel à un abonnement.



Examen quinquennal du trafic combiné par produit (en millions de tonnes)



La saison de navigation 2001-2002

Les données de base

- La Voie maritime a été ouverte à la navigation le 25 mars 2001.
- Il restait de la glace à l'entrée du lac Érié et dans le havre de Port Colborne jusqu'au 7 avril, ainsi que dans la section Montréal-lac Ontario (MLO) jusqu'au 14 avril.
- La navigation 24 heures par jour a débuté le jour de l'ouverture dans le canal Welland et le 14 avril dans la section MLO.
- Le tirant d'eau maximum a été augmenté de 7,92 m à 8,0 m pendant toute la saison de navigation dans le canal Welland, et à partir du 9 avril dans la section MLO.
- La saison de navigation a duré 277 jours.
- Transits de navires
  - section MLO – 2 588 navires, par rapport à 2 975 en 2000, demande moyenne de 9 navires par jour
  - canal Welland – 3 389 navires, environ 40 de plus qu'en 2000, demande moyenne de 11,9 navires par jour
- La Voie maritime est demeurée ouverte au-delà de la date prévue de fermeture, en raison de la demande (17 navires ont transité du 21 au 24 décembre).
- Les conditions météorologiques favorables ont permis de tenir ces aux frais supplémentaires du 21 au 25 décembre, ceux-ci demeurant applicables le 24 décembre. Aucun accord spécial n'a été nécessaire pour les transits en retard.
- Le dernier navire (*Petrolia Desgagnés*) a quitté l'écluse Saint-Lambert le 24 décembre.

Trafic : points saillants

Un certain ralentissement économique tant au Canada qu'aux États-Unis a entraîné de sensibles réductions du trafic et des revenus en 2001. Une baisse d'activité dans l'industrie sidérurgique a réduit les transports de produits connexes (minerai de fer, charbon et importations d'acier). Des exportations céréalières canadiennes et américaines en baisse ont contribué à la diminution du trafic.

Les mouvements de marchandises dans la section MLO se sont élevés à 30,28 millions de tonnes, 14,4 % ou 5,11 millions de tonnes de moins qu'en 2000. Le trafic dans le canal Welland a représenté 32,48 millions de tonnes, en baisse de 11,2 % ou 4,09 millions de tonnes.

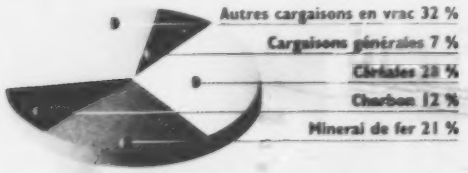
Le trafic combiné dans la Voie maritime s'est élevé à 41,71 millions de tonnes, une baisse de 10,42 % par rapport aux 46,55 millions de tonnes enregistrées en 2000.

Données sur les produits

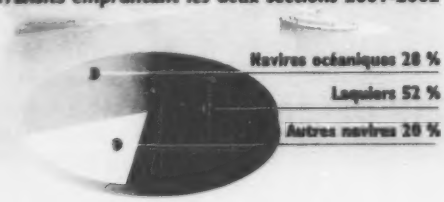
Céréales

- Les mauvaises récoltes et la vive concurrence ont réduit le volume de céréales canadiennes transportées sensiblement sous la moyenne de la Voie maritime pour les cinq dernières années.
- Diminution dans la section MLO : 10 % (0,68 million de tonnes), à 6,11 millions de tonnes.
- Diminution dans le canal Welland : 9,7 % (0,67 million de tonnes), à 6,21 millions de tonnes.

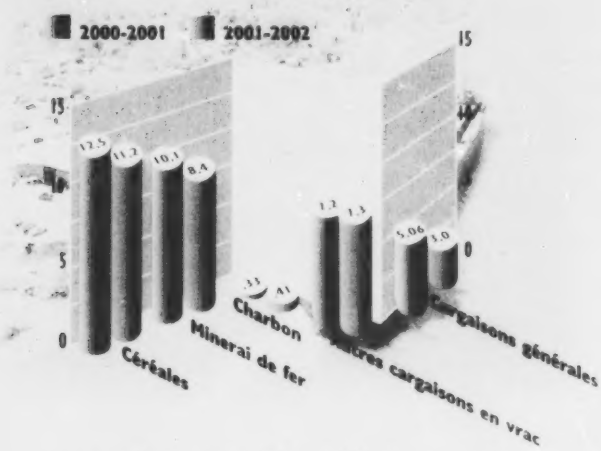
Trafic combiné par produit 2001-2002



Transits empruntant les deux sections 2001-2002



Section Montréal-lac Ontario (en millions de tonnes)



- Le volume de céréales américaines transportées a diminué en raison du nombre réduit de navires océaniques dans les Grands Lacs et des mauvaises récoltes.
- Diminution dans la section MLO (– 12,2 % ; 0,70 million de tonnes), à 5,02 millions de tonnes.
- Diminution dans le canal Welland (– 9,0 % ; 0,57 million de tonnes), à 5,41 millions de tonnes.
- Le total des céréales transportées a diminué de 10,7 %, à 11,10 millions de tonnes, dans la section MLO, et de 9,5 %, à 11,05 millions de tonnes, dans le canal Welland.

Minerai de fer

- L'activité réduite dans l'industrie sidérurgique américaine a entraîné une diminution de 36,5 % (– 1,40 million de tonnes) des mouvements entre les mines du Labrador et les usines américaines dans les Grands Lacs d'amont.
- Les mouvements depuis les mines du Labrador jusqu'à Hamilton ont augmenté – de 0,70 % (+ 4 280 tonnes).
- Les expéditions des mines des Grands Lacs à destination de Hamilton ont diminué de 71,0 % (– 661 900 tonnes).
- Les expéditions à Nanticoke ont augmenté de 85,0 %, à 441 400 tonnes.
- Les importations transitant par Québec ont diminué de 65,4 % (– 691 600 tonnes).
- Le trafic total de minerai de fer dans la section MLO s'est élevé à 8,38 millions de tonnes, en baisse de 17,5 % (– 1,78 million de tonnes).
- Le trafic total de minerai de fer dans le canal Welland s'est élevé à 3,49 millions de tonnes, en baisse de 15,1 % (– 2,04 millions de tonnes).

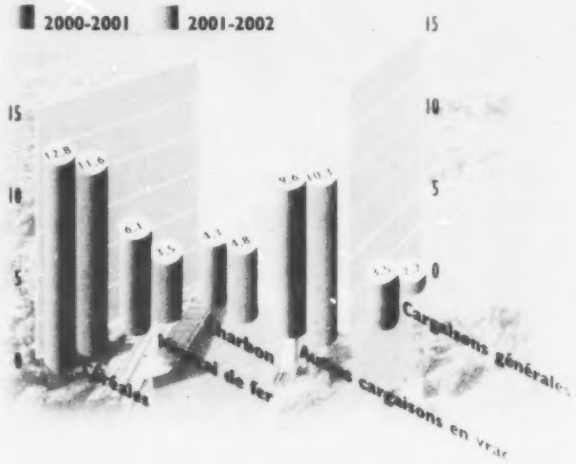
Charbon

- Les transports de charbon ont augmenté pour pallier les difficultés d'approvisionnement connues en 2000 et satisfaire à la demande des industries le long du fleuve Saint-Laurent et dans les Maritimes.
- Le trafic a augmenté de 21,8 % (75 000 tonnes), à 0,41 million de tonnes, dans la section MLO et de 10,5 % (458 000 tonnes), à 4,8 millions de tonnes, dans le canal Welland.

Autres marchandises en vrac

- Malgré des conditions économiques défavorables, le transport des marchandises a légèrement augmenté dans les deux sections.
- Augmentation dans la section MLO (+ 0,2 % ; 15 000 tonnes), à 7,30 millions de tonnes – produits pétroliers, gypse et sel en hausse ; tous les autres produits en baisse.

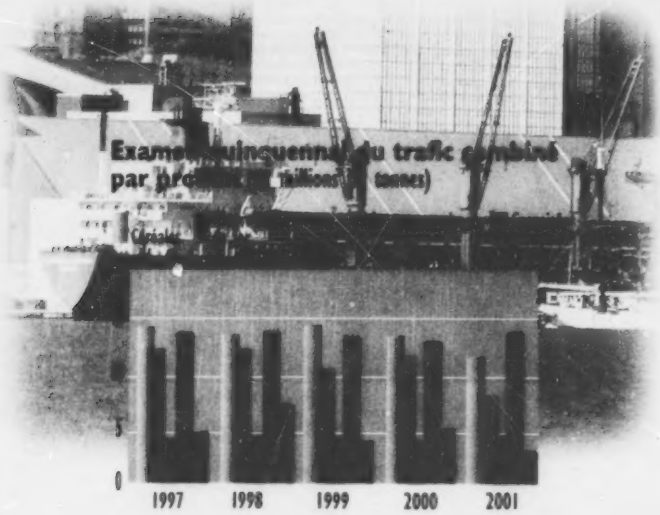
Canal Welland (en millions de tonnes)



- Augmentation dans le canal Welland (+ 0,6 % ; 057 000 tonnes), à 10,54 millions de tonnes – produits pétroliers, sel, ciment et pierre en hausse ; tous les autres produits en baisse.

Cargaisons générales

- Une réduction des importations a entraîné une diminution de 40,7 % (– 2,2 millions de tonnes) dans la section MLO et de 47,5 % (– 1,52 million de tonnes) dans le canal Welland, pour un trafic total de 3,00 et 2,21 millions de tonnes respectivement.



La saison de navigation 2001-2002

Les données de base

- La Voie maritime a été ouverte à la navigation le 23 mars 2001.
- Il restait de la glace à l'entrée du lac Érié et dans le havre de Port Colborne jusqu'au 7 avril, ainsi que dans la section Montréal-lac Ontario (MLO) jusqu'au 14 avril.
- La navigation 24 heures par jour a débuté le jour de l'ouverture dans le canal Welland et le 14 avril dans la section MLO.
- Le tirant d'eau maximum a été augmenté de 7,92 m à 8,0 m pendant toute la saison de navigation dans le canal Welland, et à partir du 9 avril dans la section MLO.
- La saison de navigation a duré 277 jours.
- Transits de navires :
  - section MLO : 2 588 navires, par rapport à 2 975 en 2000; demande moyenne de 9 navires par jour
  - canal Welland : 3 389 navires, environ 40 de plus qu'en 2000; demande moyenne de 11,9 navires par jour
- La Voie maritime est demeurée ouverte au-delà de la date prévue de fermeture, en raison de la demande (17 navires ont transité du 21 au 24 décembre).
- Les conditions météorologiques favorables ont permis de renoncer aux frais supplémentaires du 21 au 23 décembre, ceux-ci demeurant applicables le 24 décembre. Aucun accord spécial n'a été nécessaire pour les transits en retard.
- Le dernier navire (*Pétrolia Desgagnés*) a quitté l'écluse Saint-Lambert le 24 décembre.

Trafic : points saillants

Un certain ralentissement économique tant au Canada qu'aux États-Unis a entraîné de sensibles réductions du trafic et des revenus en 2001. Une baisse d'activité dans l'industrie sidérurgique a réduit les transports de produits connexes (minerai de fer, charbon et importations d'acier). Des exportations céréalières canadiennes et américaines en baisse ont contribué à la diminution du trafic.

Les mouvements de marchandises dans la section MLO se sont élevés à 30,28 millions de tonnes, 14,4 % ou 5,11 millions de tonnes de moins qu'en 2000. Le trafic dans le canal Welland a représenté 32,48 millions de tonnes, en baisse de 11,2 % ou 4,09 millions de tonnes.

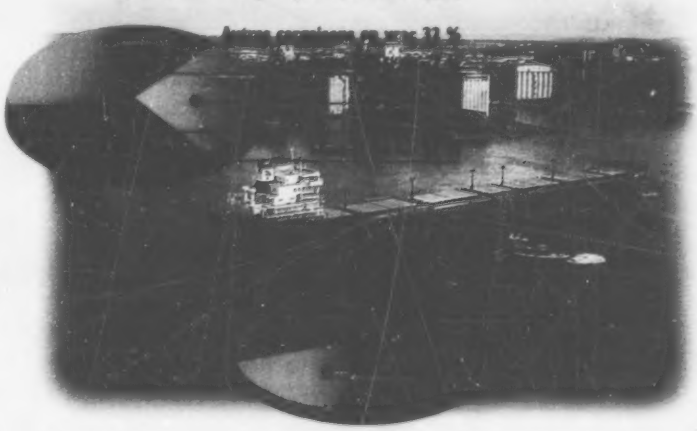
Le trafic combiné dans la Voie maritime s'est élevé à 41,71 millions de tonnes, une baisse de 10,42 % par rapport aux 46,55 millions de tonnes enregistrées en 2000.

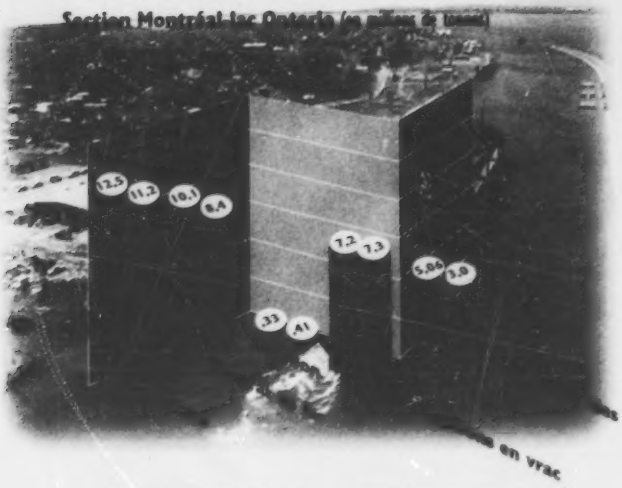
Données sur les produits

Céréales

- Les mauvaises récoltes et la vive concurrence ont réduit le volume de céréales canadiennes transportées sensiblement sous la moyenne de la Voie maritime pour les cinq dernières années.
- Diminution dans la section MLO : 10 % (0,68 million de tonnes), à 6,11 millions de tonnes
- Diminution dans le canal Welland : 9,7 % (0,67 million de tonnes), à 6,21 millions de tonnes

Trafic combiné par produit 2001-2002





- Le volume de céréales américaines transportées a diminué en raison du nombre réduit de navires océaniques dans les Grands Lacs et des mauvaises récoltes.
- Diminution dans la section MLO : 12,2 % (0,70 million de tonnes), à 5,02 millions de tonnes
- Diminution dans le canal Welland : 9,6 % (0,57 million de tonnes), à 5,41 millions de tonnes
- Le total des céréales transportées a diminué de 10,7 %, à 11,16 millions de tonnes, dans la section MLO, et de 9,5 %, à 11,65 millions de tonnes, dans le canal Welland.

Minerai de fer

- L'activité réduite dans l'industrie sidérurgique américaine a entraîné une diminution de 36,3 % (1,40 million de tonnes) des mouvements entre les mines du Labrador et les usines américaines dans les Grands Lacs d'amont.
- Les mouvements depuis les mines du Labrador jusqu'à Hamilton ont augmenté – de 0,70 % (34 280 tonnes).
- Les expéditions des mines des Grands Lacs à destination de Hamilton ont diminué de 71,0 % (661 900 tonnes).
- Les expéditions à Nanticoke ont augmenté de 85,6 % , à 441 400 tonnes.
- Les importations transitant par Québec ont diminué de 65,4 % (601 600 tonnes).
- Le trafic total de minerai de fer dans la section MLO s'est élevé à 8,38 millions de tonnes, en baisse de 17,5 % (1,78 million de tonnes).
- Le trafic total de minerai de fer dans le canal Welland s'est élevé à 3,49 millions de ton nes, en baisse de 43,1 % (2,64 millions de tonnes).

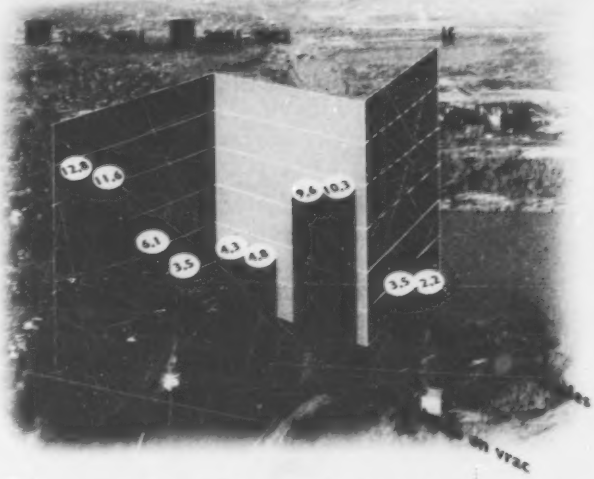
Charbon

- Les transports de charbon ont augmenté pour pallier les difficultés d'approvisionnement connues en 2000 et satisfaire à la demande des industries le long du fleuve Saint-Laurent et dans les Maritimes.
- Le trafic a augmenté de 21,8 % (73 000 tonnes), à 0,41 million de tonnes, dans la section MLO et de 10,5 % (458 000 tonnes), à 4,8 millions de tonnes, dans le canal Welland.

Autres marchandises en vrac

- Malgré des conditions économiques défavorables, le transport des marchandises a légèrement augmenté dans les deux sections.
- Augmentation dans la section MLO : 0,2 % (15 000 tonnes), à 7,30 millions de tonnes – produits pétroliers, gypse et sel en hausse, tous les autres produits en baisse.

Canal Welland (en millions de tonnes)

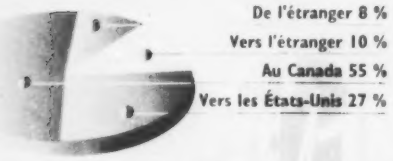


- Augmentation dans le canal Welland : 6,8 % (657 000 tonnes), à 10,34 millions de tonnes – produits pétroliers, sel, ciment et pierre en hausse, tous les autres produits en baisse.

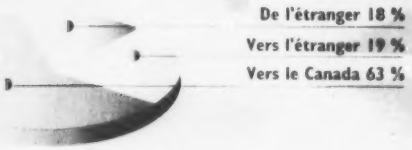
Cargaisons générales

- Une réduction des importations a entraîné une diminution de 40,7 % (2,06 millions de tonnes) dans la section MLO et de 37,5 % (1,32 million de tonnes) dans le canal Welland, pour un trafic total de 3,00 et 2,21 millions de tonnes respectivement.

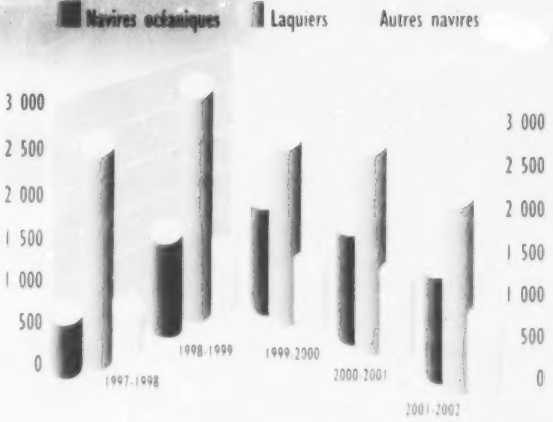
Trafic à destination et en provenance du Canada 2001-2002



Trafic à destination et en provenance des États-Unis 2001-2002



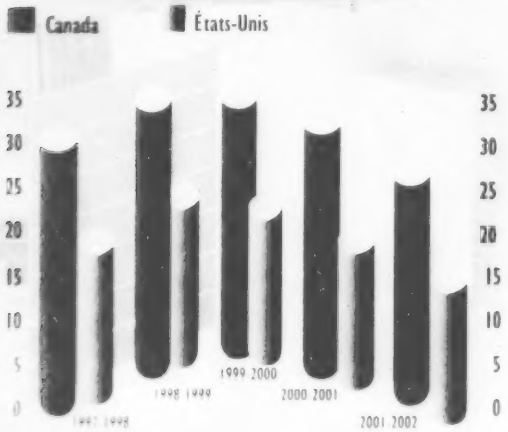
Examen quinquennal des transits maritimes combinés



Service à la clientèle amélioré grâce aux partenariats

Nous avons consulté nos clients pour préciser ce qu'ils attendent de nous et, de concert avec la SLSDC, nous avons établi un certain nombre d'objectifs visant le niveau de service dans l'ensemble de la Voie maritime. Pour chaque aspect de nos activités, nous avons maintenant des critères de rendement, depuis le temps de transit jusqu'au délai qu'il nous faut pour répondre à une demande de renseignements d'un client. En contrôlant nos résultats par rapport à nos objectifs, nous pouvons déterminer où consacrer davantage d'efforts pour satisfaire nos clients.

Trafic total combiné à destination et en provenance du Canada et des États-Unis (en millions de tonnes)



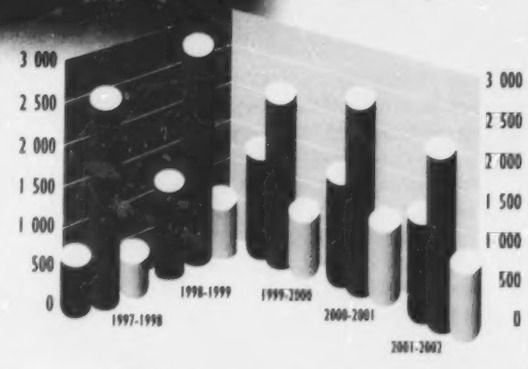
Toujours avec nos partenaires américains, nous avons formulé un plan pour nous aider à communiquer mieux et plus souvent avec les clients. Nous avons également créé un système de gestion des plaintes qui s'est mérité des éloges de la part des utilisateurs de la Voie maritime.

Nous avons commencé l'an dernier à mettre en œuvre le plan de développement commercial de trois ans que nous avons élaboré avec la SLSDC. Il prévoit la promotion de la Voie maritime par l'entremise de missions commerciales et lors de salons commerciaux et autres symposiums en Amérique du Nord et sur les autres continents. Nous coopérons étroitement avec la Great Lakes Cruising Coalition, et avons ensemble réussi à attirer davantage de paquebots de croisière dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime et ses ports.

Enfin, la CCGVMSL et ses partenaires investissent régulièrement dans la recherche pour cerner les domaines où nous pouvons améliorer les services aux utilisateurs et rechercher de nouveaux clients. Nous préparons pour 2002 :

- une étude sur le potentiel supplémentaire du marché, qui évaluera la situation écono-

des transits maritimes combinés



Service à la clientèle amélioré grâce aux partenariats

Nous avons consulté nos clients pour préciser ce qu'ils attendent de nous et, de concert avec la SLSDC, nous avons établi un certain nombre d'objectifs visant le niveau de service dans l'ensemble de la Voie maritime. Pour chaque aspect de nos activités, nous avons maintenant des critères de rendement, depuis le temps de transit jusqu'au délai qu'il nous faut pour répondre à une demande de renseignements d'un client. En contrôlant nos résultats par rapport à nos objectifs, nous pouvons déterminer où consacrer davantage d'efforts pour satisfaire nos clients.

Toujours avec nos partenaires américains, nous avons formulé un plan pour nous aider à communiquer mieux et plus souvent avec les clients. Nous avons également créé un système de gestion des plaintes qui s'est mérité des éloges de la part des utilisateurs de la Voie maritime.

Nous avons commencé l'an dernier à mettre en œuvre le plan de développement commercial de trois ans que nous avons élaboré avec la SLSDC. Il prévoit la promotion de la Voie maritime par l'entremise de missions commerciales et lors de salons commerciaux et autres symposiums en Amérique du Nord et sur les autres continents. Nous coopérons étroitement avec la Great Lakes Cruising Coalition, et avons ensemble réussi à attirer davantage de paquebots de croisière dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime et ses ports.

Enfin, la CGVMSL et ses partenaires investissent régulièrement dans la recherche pour cerner les domaines où nous pouvons améliorer les services aux utilisateurs et rechercher de nouveaux clients. Nous préparons pour 2002 :

- une étude sur le potentiel supplémentaire du marché, qui évaluera la situation économique du réseau de la Voie maritime et cernera les nouvelles possibilités;
- un nouveau volet de notre série d'études sur la compétitivité, pour déterminer comment la Voie maritime se compare à la route et aux chemins de fer pour le transport de divers types de marchandises sur divers trajets.

Le C. Columbus, un des nombreux luxueux de croisière naviguant la Voie maritime et les Grands Lacs pour le plus grand plaisir des passagers.

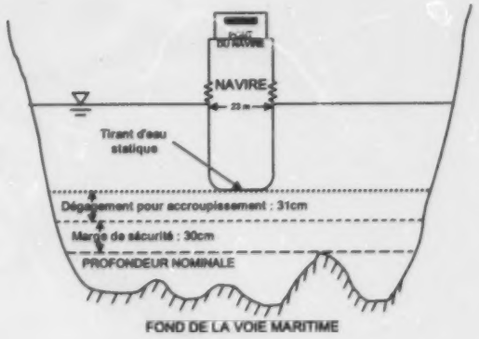
Ouvrir la Voie maritime à des navires plus lourds

Avec la participation du Centre de développement des transports et de l'Université Laval, Fleet Technology a terminé en 2001 une étude détaillée sur l'accroupissement des navires, pour déterminer la faisabilité d'une augmentation du tirant d'eau de la Voie maritime. L'accroupissement est la profondeur supplémentaire à laquelle s'enfonce un navire selon sa vitesse. Outre le rapport final, un modèle a été créé pour prédire l'accroupissement de cinq classes de navires dans les deux sections de la Voie maritime.

L'étude est arrivée à la conclusion que sur les lacs et les eaux libres, la mesure de l'accroupissement est très proche de la norme qu'utilise actuellement la Voie maritime, tandis qu'à certains endroits dans les canaux, l'accroupissement à grande vitesse peut empiéter sur la profondeur supplémentaire de 30 cm requise pour les manœuvres des navires. Avec le tirant d'eau actuel, le dégagement prévu pour l'accroupissement laisse une marge de sécurité adéquate pour compenser les variations du fond de la Voie maritime. Le tirant d'eau ne peut pas être augmenté sans modifier les conditions des chenaux, soit en réduisant la vitesse dans les passages peu profonds, soit en nettoyant le fond du chenal, soit en appliquant ces deux mesures.

La CGVMSL a commencé les préparatifs pour augmenter le tirant d'eau à 26'6" (8,05 m) en 2003. Les travaux d'entretien pour niveler les hauts fonds dans les tangentes Hamilton et Internationale seront exécutés cet automne; le canal de la rive sud et certaines sections du canal Welland seront également nettoyés. Nous examinons la possibilité de recourir au dragage pour augmenter la profondeur du chenal dans le canal de la rive sud, de sorte que tous les chenaux de la Voie maritime auraient la même profondeur.

Par ailleurs, les courbes d'accroupissement mises au point par l'Université Laval seront incorporées aux fiches de données sur les niveaux d'eau de la Voie maritime pour déterminer les endroits où un navire ayant un plus grand tirant d'eau serait tenu de réduire sa vitesse. Si les niveaux d'eau favorables se maintiennent dans le réseau et si les travaux prévus sont menés à bien, de nouveaux paramètres pourraient être adoptés pour le tirant d'eau en même temps que le SIA deviendra obligatoire, à la saison 2003. Le SIA doit être en place pour contrôler les réductions de vitesse imposées aux navires dans les passages moins profonds.



Facteurs servant à déterminer le dégagement requis sous la quille

Auto-inspection des navires

À l'ouverture de la saison 2000, la CGVMSL a introduit un programme permettant aux entreprises certifiées ISO ISM d'exécuter elles-mêmes l'inspection de leurs bateaux de navigation intérieure aux fins des exigences de la Voie maritime. Tout au long de la saison, des inspecteurs de la CGVMSL vérifient au hasard des navires ayant fait l'objet d'une auto-inspection.

Au cours de la saison de navigation 2001, quatre entreprises exploitant 74 navires ont participé au programme d'auto-inspection. La Voie maritime a également été utilisée par 19 bateaux de navigation intérieure ne participant pas au programme. Deux entreprises intérieures ont toutefois laissé entendre que malgré l'aspect pratique du programme, les coûts de l'auto-inspection entraînent pour elles un désavantage économique par rapport aux entreprises qui ne participent pas. La CGVMSL examine actuellement le programme et envisage de modifier la fréquence et les modalités des inspections pour assurer des chances égales à tous.

Fonctionnement des écluses

De nouvelles procédures plus efficaces d'amarrage et de largage ont été conçues et mises à l'essai. Le syndicat ayant soulevé des questions touchant la sécurité, la CGVMSL a invité Développement des ressources humaines Canada (DRHC) d'observer directement les opérations d'éclusage dans les régions Maisonneuve et Niagara. Les visites sur place ont eu lieu en avril et mai 2001; des inspecteurs de la Sécurité maritime de Transports Canada y participaient.

Depuis lors, DRHC a produit une Directive de sécurité visant la disponibilité d'équipement de sécurité, les services de secours, la formation en matière de secours et la maintenance des structures du point de vue de la sécurité des employés. Le comité de la sécurité de la CGVMSL a entrepris une vérification de toutes les écluses et de tous les murs d'approche pour repérer toute surface inégale et déterminer les mesures qui s'imposent. En outre, des dispositions ont été prises pour fournir les gilets de sauvetage que les employés en permanence doivent porter en tout temps lorsqu'ils travaillent aux écluses. La CGVMSL a porté en appel la Directive exigeant des échelles dans les écluses ainsi que la présence d'un signaleur durant l'amarrage et le largage. La CGVMSL propose des solutions de rechange palliant la nécessité d'échelles et mène des essais avec un nouveau crochet d'amarrage qui pourrait assurer la sécurité de la procédure quel que soit le nombre de personnes composant l'équipe d'écluse.

Entretien et renouvellement des actifs

Plan de renouvellement des actifs

Le plan quinquennal de renouvellement des actifs (un élément de notre Entente de gestion, d'opération et d'entretien avec le gouvernement) prévoit un investissement total de 126 millions de dollars pour assurer le bon fonctionnement au quotidien et l'intégrité à long terme de l'infrastructure et de l'équipement de la Voie maritime. En 2001-2002, quatrième année du plan actuel, nous avons dépensé 24,5 millions de dollars; le total cumulatif des dépenses s'élève à 99 millions de dollars, soit un peu moins de 80 p. 100 du total prévu.

Dans le cadre des préparatifs au prochain plan d'affaires quinquennal, la CGVMSL a précisé ses besoins futurs en renouvellement des actifs pour garantir la réalisation des objectifs fixés tant par la Corporation que par le gouvernement. Entre autres, nous avons déterminé que les écluses de Montréal et de Beauharnois auront besoin d'importants travaux de réhabilitation d'ici la fin de la décennie, en raison d'une réaction alcali-granulat dans le béton. Une étude de faisabilité est en cours pour évaluer les solutions hydrauliques qui pourraient être exploitées au lieu de continuer à réhabiliter l'équipement mécanique dans l'ensemble du réseau. L'équipement hydraulique pourrait être plus économique, en plus d'être plus simple et plus sûr à la fois au plan des opérations et de l'entretien.

Nos discussions avec Transports Canada permettront de parachever le nouveau plan au cours de l'année à venir. Entre-temps, le ministère a retenu les services de Conseils et Vérification Canada pour effectuer une vérification préalable du plan que nous proposons. Celui-ci comporte des volets correspondant à divers domaines spécialisés : géotechnique, remise en état du béton (réaction alcali-granulat), ponts, équipement hydraulique, pannes et fonctionnement de l'équipement.

Fiabilité et temps de bon fonctionnement

La CGVMSL utilise depuis quatre ans son Indice de fiabilité pour suivre l'évolution de la condition de l'infrastructure. L'indice a progressé de 3,01 l'an dernier à 3,08 cette année, confirmant

la constante amélioration assurée par la direction de la Corporation.

Tandis que l'Indice de fiabilité porte sur les perspectives à long terme du réseau, nous avons également créé une mesure de la performance à court terme du réseau, qui tient compte du temps perdu en raison de pannes d'équipement pendant la saison en cours. Cet indicateur du temps de bon fonctionnement a progressé de 99,58 p. 100 en 2000-2001 à 99,68 p. 100 en 2001-2002.

Un groupe de travail s'est penché au cours de l'année écoulée sur la redéfinition de nos processus de gestion de projets et de passation de marchés à la lumière de notre nouvelle organisation vouée au processus de maintenance de l'infrastructure. Les processus améliorés simplifieront la planification des projets, l'établissement des budgets et la gestion, permettant une plus grande efficacité dans le renouvellement des actifs. Tirant parti du succès de nos processus de projets, un autre groupe de travail a été créé à la fin de l'an dernier pour examiner le processus interne de maintenance. Son mandat devrait être complété d'ici la fin de l'automne 2003.

Pont 11 : Réaction rapide et efficace à une urgence

En soirée du 11 août 2001, le cargo *Windoc* a heurté le pont 11 du canal Welland, endommageant sérieusement le pont et subissant lui-même d'importants dommages. Il s'est arrêté quelque 700 m en aval. Le pont, qui s'est retrouvé hors service en position presque abaissée, bloquait le passage des navires aussi bien que l'importante circulation routière – quelque 11 000 véhicules par jour – qui l'empruntait.

Grâce à l'excellente coopération de tous les intervenants, la CGVMSL a pu rouvrir le canal à la circulation maritime dans les 48 heures. Des réparations d'urgence permettant d'élever et d'abaisser le pont en toute sécurité ont été achevées en quatre jours. Pour réduire les inconvénients aux localités avoisinantes, la CGVMSL et les assureurs ont convenu d'apporter immédiatement les réparations définitives au pont.

La tâche était complexe et difficile, exigeant les plus grands soins dans la planification des travaux, leur calendrier et leur exécution. Entre autres contraintes, le pont devait demeurer opérationnel pour permettre d'amener sur place travailleurs, matériaux et équipement sans interrompre la circulation maritime. Pour préserver l'équilibre du pont, tout le béton, l'acier, les débris, l'équipement, les échafaudages et les autres matériaux enlevés ou apportés devaient être pesés. Le béton léger utilisé dans la structure originale a dû être reproduit, ce qui a exigé une série de tests.

Les réparations ont débuté le 9 octobre. La circulation maritime a été retardée seulement deux fois d'environ une heure durant les cinq semaines des travaux, pour permettre d'apporter béton et asphalte sur le tablier. En tout, il a fallu 15 tonnes d'acier structurel, 25 m^3 de béton léger, 3 tonnes d'acier d'armature, 10 tonnes d'asphalte et 220 m^2 de tablier en acier.

Les travaux ont été terminés une semaine complète plus tôt que prévu et le pont a été rouvert à la circulation routière le 16 novembre 2001. La CGVMSL remercie Diamond Stonebridge Contracting, Blenkhorn-Sayers Structural Steel, les autres entrepreneurs et le personnel de la région Niagara pour toute la compétence, l'esprit d'équipe et le dévouement dont ils ont fait preuve au cours de ce projet.

Les dommages subis par le pont 11

Programme d'entretien hivernal

Chaque hiver, d'importantes composantes de l'infrastructure de la Voie maritime sont remises en état durant la période de fermeture de 11 semaines. Contrairement à ce que nous avons connu à l'hiver 2000, la météo a eu un effet positif sur les coûts et les délais.

Plus de 40 projets ont été terminés en sous-traitance cet hiver, et les coûts de 15 millions de dollars ont été inférieurs au montant prévu au budget. Les employés de la Voie maritime ont également effectué plusieurs projets de travaux

hivernaux en plus de la maintenance préventive et des inspections régulières.

Principaux travaux hivernaux

Région Maisonneuve

- Remise en état et tensionnement des portes à l'écluse de Côte Ste-Catherine
- Réparation du ciment aux écluses de Beauharnois
- Réparations aux piliers et contrepoids des ponts 2 et 3
- Remplacement de valves à barbotage à l'écluse de Côte Ste-Catherine
- Remplacement des panneaux de contrôle électrique à l'écluse de Saint-Lambert

Région Niagara

- Renforcement des berges dans le bief 2 et le long bief
- Peinture des portes et réparations à l'écluse 8
- Réparation du ciment au mur d'approche de l'écluse 4
- Remise en état mécanique de portes d'écluses et de vannes
- Remise en état du mécanisme du pont 21
- Remplacement des sous-stations à l'écluse 1 et au pont 11
- Remplacement du système d'interface pour les opérateurs aux écluses en palier

Sécurité du réseau et planification des mesures d'urgence

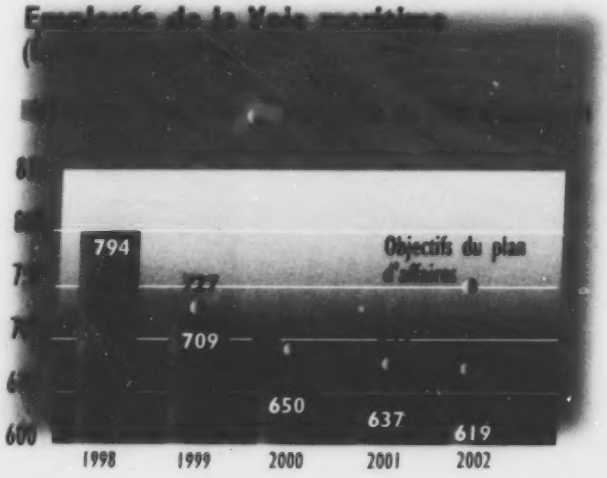
En mars 2001, la CGVMSL a réalisé une évaluation des menaces et des risques pertinents à la Corporation. Le rapport cerne les domaines où des mesures de protection devraient être mises en œuvre ainsi que les priorités parmi ces mesures. Il précise également le niveau de risque que peut gérer la Corporation.

La Corporation a formulé comme suit sa politique en matière de sécurité : « La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent tient à assurer la sécurité du milieu de travail, essentielle au succès global de la Corporation. Par conséquent, la Corporation prendra toute mesure raisonnable pour garantir que les risques soient réduits au minimum pour ses employés, pour les renseignements qu'elle détient et pour ses actifs matériels. » Pour faire suite à cette politique, une série de moyens de protection économiques et appropriés devaient être mis en place au cours d'une période de quatre ans. Cependant, les événements du 11 septembre dernier ont accéléré le programme.

La sécurité des navires empruntant le réseau est ressortie comme une importante source d'inquiétude depuis l'automne. Tous les principaux intervenants du réseau et les organismes de sécurité concernés – les deux Corporations de la Voie maritime, Transports Canada et Transports Québec, les deux gardes côtières, les organismes de pilotage, les forces policières et plusieurs autres – se sont concertés pour formuler un plan de sécurité maritime pour le réseau.

Un plan visant à rehausser les aspects non maritimes de la sécurité, assorti d'un budget de 4,7 millions de dollars, a été présenté au gouvernement en soulignant notre approche en matière de sécurité au sol. Les recommandations ont été soumises à Transports Canada, qui est chargé de coordonner ces efforts parmi divers ministères et organismes fédéraux. Le budget fédéral de décembre prévoyait des fonds pour de telles mesures. L'évaluation se poursuit auprès des organismes centraux.

Par ailleurs, entre autres activités, la CGVMSL a créé un Comité de la sécurité, qui a révisé les lignes directrices existantes sur les procédures de sécurité et fixé des normes pour la signalisation, les clôtures, le contrôle des clés et le recours à la surveillance par télévision en circuit fermé. Le contrôle de l'accès a été rehaussé et la planification de la reprise des activités en cas de sinistre a été entamée en même temps qu'était lancé un programme de sensibilisation des employés aux questions de sécurité. En outre, des procédures ont été prévues pour les incidents mettant en cause des



agents biologiques et les menaces à la bombe. Parmi les autres projets en cours figurent la cartographie des installations, l'amélioration des clôtures, l'amélioration du système de caméras de surveillance et l'instauration d'un système de contrôle des rondes de garde.

Projets environnementaux

La grande réalisation de l'an dernier en matière d'environnement est l'adoption de nouvelles mesures mises au point conjointement avec la SLSDC pour prévenir l'introduction d'espèces aquatiques nuisibles dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime.

Tous les navires empruntant la Voie maritime doivent maintenant respecter un des codes suivants :

- *le code de pratiques exemplaires pour la gestion du lest d'eau, de la Fédération maritime* (navires qui ont navigué à l'extérieur de la zone économique exclusive Canada-États-Unis);
- *le guide des pratiques de gestion volontaires visant à réduire le transfert des envahisseurs aquatiques dans les Grands Lacs par l'industrie maritime intérieure des États-Unis et du Canada*, de l'Association canadienne des Armateurs des Grands Lacs et l'Association des armateurs canadiens (tous les autres navires).

Les *Pratiques et procédures* de la CGVMSL ont été modifiées en conséquence et l'observation des nouvelles consignes sera contrôlée.

Questions d'administration et de ressources humaines

Conventions collectives

Le 26 novembre 2001, avec l'aide d'un agent de conciliation de DRHC, des conventions collectives ont été conclues avec les Travailleurs et travailleuses canadiens(nes) de l'automobile, qui représente les groupes des employés affectés aux opérations et à l'entretien et des surveillants. Les conventions de trois ans s'appliquant à ces 500 employés seront en vigueur jusqu'au 31 décembre 2003.

Durant les négociations, de nouvelles échelles salariales ont été adoptées, fondées sur le système conjoint d'évaluation des emplois mis au point l'année précédente. Pour faire suite au plan de relève de la Voie maritime, il a aussi été convenu de favoriser l'avancement au sein de la Corporation. Un sous-comité des métiers techniques sera informé des départs imminents à la retraite parmi les effectifs du réseau et examinera les possibilités de perfectionnement professionnel des employés.

Évaluation du travail

Depuis trois ans, un Comité de neuf membres conjoint d'évaluation des emplois comprenant des représentants des employés affectés aux opérations et à l'entretien, des surveillants et des salariés et dirigé par un conseiller chevronné en classification et rémunération a mis au point un système de classification pour la CGVMSL. Au terme du projet d'évaluation, un cabinet de conseillers spécialisés en rémunération a été retenu pour définir des échelles salariales compétitives.

Les nouveaux niveaux de classification et les nouvelles échelles salariales sont entrés en vigueur le 1er janvier 2002.

La classification de certains postes de travail a changé par suite du projet d'évaluation. Les

UNE ANNÉE D'EXAMENS, DE TESTS ET DE BILANS

Notre accord avec le gouvernement du Canada exige des examens exhaustifs de nos opérations avant la fin de notre premier plan d'affaires quinquennal. Au cours de la dernière année, la CGVMSL a donc coopéré à divers exercices de vérification et d'examens imposés par le gouvernement.

Nous sommes fiers du fait que les rapports ont été dans l'ensemble très favorables. L'examen technique effectué par Acres pour Transports Canada a de façon générale souligné l'efficacité de nos systèmes et la compétence de notre personnel. La vérification approfondie de KPMG portant sur tous les aspects de nos opérations n'a pour sa part décelé aucune faiblesse importante.

Évidemment, il y a toujours place à l'amélioration et nous avons reçu de nombreuses observations qui nous seront utiles pour notre nouveau plan quinquennal. Ainsi, nous accorderons davantage d'attention à la gestion des risques, ce qui améliorera en même temps notre processus de planification stratégique. Nous accorderons également une priorité à la planification de la relève, à la formation et au perfectionnement professionnel.

employés dont les postes ont été reclassés à un niveau inférieur conserveront leur niveau antérieur de rémunération et profiteront des futures augmentations générales tant qu'ils occupent le même poste. De plus, un processus d'examen a été prévu pour les employés ayant des questions au sujet de leur nouvelle classification. Lorsque les critères permettant un examen sont réunis, les renseignements pertinents sont recueillis auprès des employés et le Comité conjoint d'évaluation des emplois statue sur la classification.

Gestion du rendement SMART

La gestion du rendement SMART est un des plus importants outils de gestion de la Corporation. Il veille à la cohérence des activités de planification, d'exécution et d'amélioration par rapport à l'approche de l'organisation axée sur les processus d'affaires. Les efforts visant à aider les gestionnaires à apprendre comment tirer parti du programme SMART se sont poursuivis en 2001-2002. L'accent a été placé sur l'exploitation des possibilités systématiques qu'offre le programme SMART pour ce qui est du dialogue surveillants-employés, de l'établissement des orientations et des attentes ainsi que de l'aspect rétroaction visant à reconnaître les réalisations et à discuter de façon constructive des améliorations possibles.

En mars 2002, un sondage auprès de toutes les parties intéressées au programme SMART (gestionnaires, surveillants, professionnels) a indiqué que plus de 80 p. 100 des répondants étaient entièrement ou plutôt d'accord que le processus offre une structure qui augmente la compréhension qu'ont les employés des buts et objectifs de la Corporation et leur contribution à leur réalisation. Le tout confirme qu'il est opportun de poursuivre l'intégration du processus à nos

gestion.

lève

100 des employés
ritime auront droit
ici 2005. La plani-
relève est donc
levenue une des
orités de la

remier du program-
ation de la relève
ntir que la

Corporation disposera en tout temps d'au moins un employé parmi ses effectifs qui peut être promu à tout poste clé qui devient vacant. Tous les postes clés ont maintenant été déterminés en consultation avec les diverses équipes de gestion, et des candidats possibles à la relève ont été identifiés pour ces postes. Nous travaillons maintenant à des programmes de formation individualisés et examinons la possibilité d'intégrer également à notre programme la planification de la relève pour les corps de métier.

La planification de la relève demeure un processus dynamique en perpétuelle évolution. Nos projets doivent être reconsidérés chaque année pour veiller à ce qu'ils demeurent adaptés à des conditions changeantes et à des besoins changeants de la part de la Corporation.

Santé et sécurité des employés

L'incidence des accidents a été légèrement supérieure en 2001 par rapport à 2000. En général, le niveau de gravité des accidents est demeuré proche de celui des deux dernières années.

Il y a eu dans la région Maisonneuve une augmentation du temps perdu en raison d'accidents. Cependant, la région Niagara a continué à améliorer son dossier aussi bien pour ce qui est de la fréquence que de la gravité. Elle a signalé trois accidents entraînant des pertes de temps au cours de l'année, tandis que la région Maisonneuve en a enregistré huit. Aucune blessure n'entraînant de perte de temps n'a été signalée cette année au siège social.

Pour tenter de réduire le nombre d'accidents et leur gravité, plusieurs activités ont été évaluées et un nouveau programme de sécurité a été mis au point pour 2002. Le programme SafeStart vise le comportement des travailleurs individuels dans l'accomplissement de leurs tâches quotidiennes. Il a été mis à l'essai dans la région Maisonneuve et il sera mis en œuvre dans toute la Corporation. D'autres initiatives se poursuivront et des séances de formation supplémentaires sont prévues là où les résultats ne seront pas satisfaisants.

Plusieurs politiques en matière de santé et de sécurité ont été établies, y compris les modalités des enquêtes sur des accidents ou incidents et sur les refus de travail liés aux conditions de sécurité. Dans la majorité des cas, les divers groupes occupationnels des deux régions y adhèrent.

Régie

La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent est dirigée par un conseil d'administration de neuf membres, qui se réunit aussi souvent que nécessaire pour fixer et surveiller l'orientation de la Corporation et examiner les résultats financiers. La responsabilité ultime du conseil d'administration consiste à assurer la viabilité à long terme de la CGVMSL et de la Voie maritime, composante essentielle de l'infrastructure des transports du Canada. À cette fin, le conseil d'administration s'assure que nos opérations établissent notre crédibilité auprès des clients et de la Saint Lawrence Seaway Development Corporation, en fournissant un service efficient et de haute qualité à tous les utilisateurs, sans préférence, en faisant la promotion des avantages concurrentiels de la Voie maritime et en assurant un environnement sécuritaire pour nos employés et nos clients.

Dans le cadre de sa gérance de la Corporation, le conseil d'administration est chargé de la planification stratégique, de la gestion des risques, de la planification de la relève, de la politique en matière de communications et de l'intégrité des systèmes de contrôle interne et de gestion de l'information de la Corporation. Il définit également les limites des pouvoirs et des responsabilités de la direction et prend des décisions relatives à toutes les activités et dépenses qui s'écartent du plan d'entreprise ou ne sont pas prévues dans ce plan ou dans les ententes officielles entre la Corporation et le gouvernement ou d'autres parties.

Par l'entremise du Comité de régie, qui administre également le Code de conduite, le conseil d'administration s'assure que les [illegible] annuels de la [illegible] duisent les engagements dans le plan d[illegible] lettres d'incorporation, la *Loi maritime* [illegible] qu'il n'y a pas d'intérêts. Ce [illegible] également les [illegible] gèrent les principales d'affaires, soit [illegible] ment, l'entretien préventif et la santé et la sécurité au travail, et il fait rapport sur ces systèmes.

Le Comité des ressources humaines s'occupe de l'élaboration des plans de relève pour tous les postes de cadre supérieur, évalue le rendement des cadres supérieurs, examine et établit les politiques relatives à la rémunération des cadres supérieurs et surveille le rendement du régime de retraite de la Corporation.

Le Comité de vérification est responsable de l'examen des états financiers et de la vérification des opérations de la Corporation, et il évalue les politiques, systèmes et contrôles internes de nature comptable et financière.

Membres de la Corporation

Conseil d'administration

Robert J. Swenor [1] [2]
Président du conseil
Représentant le secteur fer et acier

Marc Dulude [2]
Vice-président exécutif et chef des opérations
IMTT-Québec
Représentant le gouvernement québécois

W. N. Fox
Vice-président, terminaux et opérations dans l'Est
James Richardson International
Représentant le secteur du grain
depuis le 17 janvier 2002

Le Conseil d'administration (de gauche à droite)

Première rangée :
Marc Dulude
Guy Veronneau
Denise Verreault
Robert Swenor
Alan Holt

Seconde rangée :
Georges Robichon
Ian MacGregor
W. Nick Fox
Doug Smith

Alan R. Holt [2* 4*]
Représentant les autres industries et grouper

Ian MacGregor [3]
Fasken Martineau DuMoulin LLP
Représentant le gouvernement ontarien depuis le 1er octobre 2001

John F.F. Misener [3]
Représentant le gouvernement ontarien jusqu'au 30 septembre 2001

Georges H. Robichon [1*]
Premier vice-président et conseiller juridique principal
Fednav Limitée
Représentant les armateurs internationaux

Doug Smith [3 4]
Représentant les armateurs domestiques

Adrian T.C. Tew [2]
Vice-président
Louis Dreyfus Corporation
Représentant le secteur du grain jusqu'au 7 décembre 2001

Guy C. Véronneau
Président et chef de la direction
Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent

Denise Verreault [1 3*]
Présidente
Groupe maritime Verreault
Représentant le gouvernement fédéral

Dirigeants

Guy C. Véronneau
Président et chef de la direction

Joseph V. Contala
Vice-président, Technologies de l'information et des télécommunications

Richard Corfe
Vice-président, Région Maisonneuve et leader du processus de la Corporation pour l'entretien des infrastructures

Michel Drolet
Vice-président, Région Niagara et leader du processus de la Corporation pour le transit des navires

André Latour
Vice-président, Ressources humaines

Carol Lemelin
Vice-président, Finance et administration

Camille G. Trépanier
Vice-président, Développement stratégique et des affaires

Yvette Hoffman
Avocat-conseil et secrétaire

Membres de l'industrie 2000-2001

Céréales

ADM Agri-Industries Limited
Windsor (Ontario)

Agricore
Winnipeg (Manitoba)

Alfred C. Toepfer (Canada) Ltd.
Winnipeg (Manitoba)

Bunge Canada Ltd.
Québec (Québec)

Cargill Limited
Winnipeg (Manitoba)

James Richardson International Limited
Winnipeg (Manitoba)

Louis Dreyfus Canada Ltd.
Calgary (Alberta)

Saskatchewan Wheat Pool
Regina (Saskatchewan)

The Canadian Wheat Board
Winnipeg, Manitoba

United Grain Growers
Winnipeg (Manitoba)

Acier et minerai de fer

Dofasco Inc.
Hamilton (Ontario)

Compagnie minière IOC
Montréal (Québec)

Compagnie minière Québec Cartier
Montréal (Québec)

Stelco Inc.
Hamilton (Ontario)

Autres

AGP Grain, Ltd.
Minneapolis (Minnesota)

Essroc Canada Inc.
Mississauga (Ontario)

IMC Kalium Canada Ltd.
Regina (Saskatchewan)

Keystone Industry Co., Keystone Coal Company, Keystone Canada Inc.
Montréal (Québec)

Lafarge Canada Inc.
Hamilton (Ontario)

La société canadienne de sel, limitée
Pointe-Claire (Québec)

McAsphalt Industries Limited
Scarborough (Ontario)

Omnisource Corporation,
Burlington (Ontario)

Ontario Power Generation Inc.
Toronto (Ontario)

Petro-Canada
Oakville (Ontario)

Redpath Sugars
Toronto (Ontario)

Sifto Canada Inc.
Goderich (Ontario)

Armateurs domestiques

Algoma Central Corporation
St. Catharines (Ontario)

Blue Circle Cement
Toronto (Ontario)

Groupe Desgagnés Inc.
Québec (Québec)

McKeil Marine Limited
Hamilton (Ontario)

N.M. Paterson & Sons Ltd.
Thunder Bay (Ontario)

P & H Shipping Division
Mississauga (Ontario)

Société Maritime CSL Inc.
Montréal (Québec)

Upper Lakes Group Inc.
Toronto (Ontario)

Armateurs internationaux

Agences maritimes Scandia inc.
Montréal (Québec)

Corporation Navigation Christensen
Montréal (Québec)

Colley Motorships Limited
Westmount (Québec)

Fednav Limitée
Montréal (Québec)

Gresco Ltée
Montréal (Québec)

Laden Maritime
Montréal (Québec)

Montship Inc.
Montréal (Québec)

Poros Shipping Agencies Inc.
Montréal (Québec)

Robert Reford (division de MRRM (Canada) Inc.)
Montréal (Québec)

Robin Maritime Inc.
Montréal (Québec)

Services maritimes Inchcape
Montréal (Québec)

Membres du :
1 Comité de régie
2 Comité des ressources humaines
3 Comité des vérificateurs
4 Comité des actifs
** Président du Comité*

Le présent examen de la situation financière et des résultats d'exploitation de la Corporation au terme de sa quatrième année d'activité doit être lu de concert avec les états financiers figurant aux pages suivantes. Les résultats de 2002 concernent la période du 1er avril 2001 au 31 mars 2002. Les résultats de l'année précédente présentés aux fins de comparaison concernent la période du 1er avril 2000 au 31 mars 2001.

Les résultats financiers de l'exercice 2001-2002 ont été sévèrement touchés par le ralentissement général des économies nord-américaines. Celui-ci s'est traduit par une diminution des revenus associés aux expéditions de marchandises à destination et au départ du réseau Grands Lacs-Voie maritime. En conséquence, l'excédent des charges sur les revenus, avant les frais d'un examen spécial, les frais de transaction et la contribution provenant du Fonds de capital en fiducie, s'élève à 14,625 millions de dollars pour cet exercice, contre 4,014 millions de dollars en 2000-2001. Le changement de 10,611 millions de dollars dans les résultats nets découle d'une réduction des revenus de 11,536 millions de dollars, en partie compensée par une diminution de 0,925 million de dollars dans les dépenses.

La Corporation a encouru des frais de 259 000 $ pour un examen spécial. Ce montant est compris dans la contribution à recevoir du Fonds de capital en fiducie visant les dépenses d'exploitation. De plus, la Corporation a versé durant cet exercice 144 000 $ en frais de transaction en raison du transfert des pensions des employés, du Régime de pensions de retraite de la fonction publique au Régime de pension de la Corporation. Ces coûts sont remboursés à la corporation à même le Fonds de capital en fiducie.

La contribution du Fonds de capital en fiducie s'est élevée à 12,910 millions de dollars en 2001-2002, en comparaison de 2,307 millions de dollars pour l'exercice précédent. Les éléments compris dans la contribution sont détaillés dans les notes complémentaires aux états financiers (note 11).

La contribution du Fonds de capital en fiducie est considérée comme un revenu, de sorte que les résultats définitifs de 2001-2002 affichent un excédent des dépenses sur les revenus de 2,118 millions de dollars, en comparaison de 1,821 million de dollars pour l'exercice précédent.

Comme l'exige le paragraphe 87(1) de la *Loi maritime du Canada*, la Corporation a mené un examen spécial de ses mécanismes de contrôle financier et opérationnel, de ses systèmes d'information et de ses pratiques de gestion. En vertu du paragraphe 87(2) de la Loi, un examen spécial doit être effectué au moins tous les cinq ans. La Corporation a opté de l'effectuer à sa quatrième année d'existence.

Globalement, l'examinateur a constaté que la Corporation dispose des systèmes et pratiques essentiels à la protection de ses actifs, à la gestion économique et efficace de ses ressources et à l'exécution efficace de ses opérations. Par conséquent, l'examinateur a conclu que durant la période sous examen, il est raisonnablement assuré qu'il n'y a pas eu de faiblesses importantes dans les systèmes et pratiques de la Corporation.

Revenus

Les revenus totaux de 2001-2002 se sont élevés à 64,495 millions de dollars, en comparaison de 76,031

REVENU (en milliers de dollars)

	Réel		
	2002	2001	**Différence en %**
Péages	**62 025 $**	73 383 $	**(15,5)**
Droits de quayage et autres revenus de navigation	**1 360**	1 208	**12,6**
Droits de permis	**866**	1 015	**(14,7)**
Revenu de placements	**219**	371	**(41,0)**
Gain sur la vente d'immobilisations	**25**	54	**(53,7)**
	64 495 $	76 031 $	

millions de dollars en 2000-2001. Les péages, qui représentent plus de 96 p. 100 des revenus, se sont élevés à 62,025 millions de dollars, une diminution de 11,358 millions de dollars ou 15,5 p. 100 par rapport à l'exercice précédent. (Les raisons de la diminution des revenus de péages sont abordées dans le message du président et la section portant sur le trafic.)

Les revenus des autres activités maritimes et des droits de permis ont atteint 2,226 millions de dollars en 2001-2002, en comparaison de 2,223 millions de dollars l'année précédente.

Les revenus de placements de 0,219 million de dollars cette année se comparent aux 0,371 millions de dollars en 2000-2001. La gestion des fonds produits par les activités est assujettie aux dispositions établies pour le Fonds de capital en fiducie, qui a été créé le 1er octobre 1998 lors du transfert à la Corporation de la responsabilité de la Voie maritime. Tous les fonds excédant les besoins à court terme sont transférés au Fonds de capital en fiducie afin qu'ils soient investis. La diminution des revenus de placements en 2001-2002 est attribuable à la diminution des investissements à court terme durant l'exercice.

Dépenses

La Corporation a enregistré une légère réduction de dépenses de fonctionnement par rapport à l'exercice précédent, malgré une série d'événements imprévus comme les coûts élevés de l'ouverture précoce de la Voie maritime, des besoins rehaussés en matière de sécurité, un sérieux accident dans le canal Welland et, enfin, une augmentation de 269 p. 100 de ses primes d'assurance. Les dépenses de gestion et d'exploitation de l'infrastructure de la Voie maritime se sont élevées à 53,216 millions de dollars, une réduction de 0,4 p. 100 par rapport aux 53,455 millions de dollars de l'exercice précédent. Les salaires et avantages sociaux, qui représentent 84,9 p. 100 des dépenses d'exploitation de l'année, ont diminué de 0,525 million de dollars, à 45,190 millions en 2001-2002. Les autres dépenses contrôlables se sont élevées à 8,026 millions de dollars en 2001-2002, en comparaison de 7,740 millions de dollars l'an dernier. Les résultats de 2001-2002 ont été touchés par l'augmentation des coûts d'assurance, tandis que des économies au chapitre de la location d'équipement et des frais de communication ont limité à 0,286 million de dollars l'augmentation globale des dépenses contrôlables.

Le programme de renouvellement des actifs (entretien et réparations importantes aux écluses, ponts sur les canaux, bâtiments et autres éléments d'actif appartenant à l'infrastructure) a coûté 22,750 millions de dollars cette année, en comparaison de 23,398 millions de dollars pour l'exercice 2000-2001. Voir page 16 pour plus de détails.

L'amortissement des immobilisations a diminué de 38 000 $, à 3,154 millions de dollars en 2001-2002, en comparaison de 3,192 millions de dollars l'an dernier. La dépense est conforme à la norme comptable décrite au point 4d) des notes complémentaires aux états financiers.

Liquidité et fonds propres - flux de trésorerie

En 2002, les entrées de fonds provenant des activités d'exploitation ont diminué de 4,075 millions de dollars, alors qu'elles avaient augmenté de 0,554 million de dollars en 2001. Les entrées nettes de fonds résultant des revenus et dépenses, y compris de la contribution du Fonds de capital en fiducie, s'élèvent à 1,705 million de dollars. Elles correspondent aux fonds remboursés pour les coûts nets d'acquisition d'immobilisations.

La Corporation obtient son fonds de roulement du Fonds de capital en fiducie, conformément aux dispositions de l'entente de fiducie. Au cours de l'exercice 2001-2002, 7,501 millions de dollars du montant recevable ont été versés par le Fonds de capital en fiducie.

Les fonds ont servi comme suit :

- 4,933 millions de dollars pour réduire le passif à court terme, de 18,009 millions de dollars le 31 mars 2001 à 13,076 millions de dollars le 31 mars 2002, 0,582 millions de dollars pour augmenter les actifs à court terme hors caisse au 31 mars 2002;
- 1,046 million de dollars pour financer un engagement à long terme auprès du receveur général du Canada;
- 0,940 million de dollars pour augmenter l'encaisse, à près de 1,394 million de dollars en fin d'exercice.

Aperçu de quatre ans (périodes se terminant le 31 mars; montants en milliers de dollars)

	2002	2001	2000	1999 (6 mois)
Produits				
Péages	**62 025 $**	73 383 $	73 234 $	28 675 $
Autres revenus de navigation	**1 360**	1 208	1 161	395
Droits de permis	**866**	1 015	513	261
Revenus de placement	**219**	371	424	552
Gain sur la vente d'immobilisations	**25**	54	694	-
	64 495	76 031	76 026	29 883
Charges				
Fonctionnement	**53 216**	53 455	51 230	27 921
Renouvellement des actifs	**22 750**	23 398	20 898	16 964
Amortissement des immobilisations	**3 154**	3 192	3 028	1 262
	79 120	80 045	75 156	46 147
Excédent des (charges sur les produits) produits sur les charges avant les postes suivants	**(14 625)**	(4 014)	870	(16 264)
Encouragement au départ	-	-	(512)	(913)
Examen spécial	**(259)**	-	-	-
Frais de transaction	**(144)**	(114)	(352)	(1 085)
Contribution du Fonds de capital en fiducie	**12 910**	2 307	624	19 452
Excédent des (charges sur les produits) produits sur les charges	**(2 118) $**	(1 821) $	630 $	1 190 $

Les présents états financiers de la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent et tous les renseignements contenus dans le présent Rapport annuel sont la responsabilité de la direction.

Les états financiers ont été préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus et aux normes comptables précisées dans les notes complémentaires aux états financiers. Au besoin, la direction a fait des jugements et des estimations éclairés à l'égard de l'enregistrement des transactions financières. Les renseignements qui paraissent ailleurs dans le Rapport annuel correspondent, le cas échéant, à ceux que fournissent les états financiers.

Pour s'acquitter de ses responsabilités, la direction a mis au point et maintient des systèmes de contrôle interne conçus pour fournir une certitude raisonnable que les livres comptables de la Corporation constituent un fondement fiable pour la préparation des états financiers. Les politiques et procédures ont pour objet de veiller à ce que les transactions soient autorisées de façon appropriée et que les actifs soient protégés contre les pertes et les utilisations non autorisées.

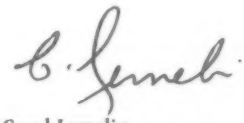
Le Conseil d'administration s'acquitte de sa responsabilité d'examiner les états financiers annuels principalement par l'entremise du Comité de vérification. Ce Comité est composé de trois administrateurs externes nommés par le Conseil d'administration.

Au cours de l'année, le Comité de vérification rencontre la direction ainsi que les vérificateurs internes et externes pour examiner toute question de comptabilité, de contrôle interne et de vérification, afin de veiller à ce que la direction s'acquitte adéquatement de ses responsabilités. En outre, il examine les états financiers avant qu'ils ne soient présentés au Conseil d'administration pour approbation.

Les vérificateurs externes et internes ont libre accès aux membres du Comité de vérification, en présence ou non de la direction.

Les vérificateurs indépendants, Deloitte & Touche SRL, dont le rapport suit, ont vérifié les états financiers.

Guy Véronneau
Le président et chef de la direction



Carol Lemelin
Le vice-président, Finance et administration

Cornwall (Ontario)
Le 3 mai 2002

Aux membres de la
Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent

Nous avons vérifié le bilan de la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent au 31 mars 2002 et les états des résultats, de l'évolution de l'actif net et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Corporation. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues au Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Corporation au 31 mars 2002 ainsi que des résultats de ses activités et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus au Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur les corporations canadiennes*, nous déclarons, qu'à notre avis, ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Deloitte & Touche s.r.l.
Comptables agréés

Le 3 mai 2002

	2002	2001
Produits		
Péages	62 025 $	73 383 $
Autres revenus de navigation	1 360	1 208
Droits de permis	866	1 015
Revenu de placements	219	371
Gain sur la vente d'immobilisations	25	54
	64 495	76 031
Charges		
Fonctionnement	53 216	53 455
Renouvellement des actifs	22 750	23 398
Amortissement des immobilisations	3 154	3 192
	79 120	80 045
Excédent des charges sur les produits avant les postes suivants :	(14 625)	(4 014)
Frais d'examen spécial	(259)	-
Frais de transaction (note 13)	(144)	(114)
Contribution du Fonds de capital en fiducie (note 11)	12 910	2 307
EXCÉDENT DES CHARGES SUR LES PRODUITS	(2 118) $	(1 821) $

ÉTATS FINANCIERS APPROUVÉS PAR LE CONSEIL

Denise Verreault
Directeur

Guy Véronneau
Directeur

(Voir les notes complémentaires aux états financiers.)

	2002	2001
Actif à court terme		
Encaisse	1 394 $	454 $
Débiteurs (note 5)	4 121	4 185
Stocks de fournitures	2 340	2 238
Charges payées d'avance	934	392
	8 789	7 267
Montant dû par le Fonds de capital en fiducie (note 6)	51 550	39 051
Immobilisations (note 7)	12 290	13 714
Dû du Fonds pour prestations de cessation d'emploi en fiducie (note 9)	13 283	12 502
Actif au titre des prestations constituées (note 8)	2 776	2 696
	68 688 $	75 230 $
Passif à court terme		
Créditeurs et charges à payer (note 5)	10 234	15 563
Avantages sociaux payables aux employés	1 424	1 359
Montant dû au Fonds pour prestations de cessation d'emploi en fiducie (note 9)	390	16
Produits reportés	1 028	1 071
	13 076	18 009
Prestations de cessation d'emploi	13 283	12 502
Montant dû au Receveur général du Canada	-	1 046
Passif au titre des prestations constituées (note 8)	15 472	14 698
	28 755	28 246
	41 831	46 255
Actif net		
Investi en immobilisations	12 290	13 714
Apport garanti du Canada (note 10)	36 000	36 000
Contribution au Fonds de capital en fiducie (note 1)	(24 000)	(24 000)
Capital d'apport (note 12)	2 567	5 261
	26 857	28 975
	68 688 $	75 230 $

État des flux de trésorerie

DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 2002 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	2002	2001
Rentrées (sorties) nettes de fonds liées aux activités suivantes :		
Activités de fonctionnement		
Excédent des charges sur les produits	**(2 118) $**	(1 821)$
Éléments sans incidence sur l'encaisse		
Amortissement des immobilisations	**3 154**	3 192
Gain à l'aliénation d'immobilisations	**(25)**	(54)
Écart pour avantages sociaux futurs	**694**	266
	1 705	1 583
Évolution des éléments hors caisse du fonds de roulement lié au fonctionnement	**(5 515)**	(8)
Paiements de prestations de cessation d'emploi	**781**	25
Diminution du montant dû au Receveur général du Canada	**(1 046)**	(1 046)
	(4 075)	554
Activités d'investissement		
Augmentation (diminution) du montant dû par le Fonds de capital en fiducie	**7 501**	(1 065)
Augmentation du Fonds pour prestations de cessation d'emploi en fiducie	**(781)**	(33)
Acquisitions d'immobilisations	**(1 763)**	(1 677)
Produit de l'aliénation d'immobilisations	**58**	94
	5 015	(2 681)
Augmentation (diminution) nette de l'encaisse	**940**	(2 127)
Encaisse au début	**454**	2 581
Encaisse à la fin	**1 394 $**	454 $

État de l'évolution de l'actif net

DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 2002 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	Investi en immobilisations	Apport garanti du Canada	Contribution au Fonds de capital en fiducie	Capital d'apport	Déficit de fonctionnement	**2002 Total**	2001 Total
Solde au début	**13 714 $**	**36 000 $**	**(24 000) $**	**3 261 $**	**- $**	**28 975 $**	30 796 $
Excédent des charges sur les produits	-	-	-	-	**(2 118)**	**(2 118)**	(1 821)
Investissement net en immobilisations	**1 730**	-	-	-	**(1 730)**	-	-
Écart pour avantages sociaux futurs	-	-	-	**(694)**	**694**	-	-
Amortissement des immobilisations	**(3 154)**	-	-	-	**3 154**	-	-
Solde à la fin	**12 290 $**	**36 000 $**	**(24 000) $**	**2 567 $**	**- $**	**26 857 $**	28 975 $

Notes complémentaires

DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 2002 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

1. CONSTITUTION EN PERSONNE MORALE

La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (la Corporation) a été constituée en personne morale à but non lucratif en vertu de la Partie II de la *Loi sur les corporations canadiennes* le 9 juillet 1998. Conformément à une entente conclue avec Sa Majesté, certains actifs de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (AVMSL), société d'État, ont été transférés à la Corporation avec prise d'effet le 1er octobre 1998. Ces actifs sont reliés à l'exploitation de la Voie maritime du Saint-Laurent comprenant une voie navigable en eau profonde entre Montréal et le lac Érié (la Voie maritime). Par suite d'une autre entente conclue avec le ministre des Transports, la Corporation a assumé la responsabilité de la gestion, de l'exploitation et de l'entretien de la Voie maritime pour une période de dix ans (renouvelable pour dix années supplémentaires).

Les actifs transférés comprenaient tous les biens mobiliers, les biens incorporels et le fonds de roulement de l'AVMSL.

La propriété des immobilisations, des écluses, des ponts, des immeubles et autres agencements a été transférée au gouvernement du Canada à la liquidation de l'AVMSL.

À la liquidation de l'AVMSL, une fiducie a été créée pour capitaliser les droits acquis accumulés à la cessation d'emploi des employés de la Voie maritime qui devaient être transférés à la Corporation, appelée le Fonds pour prestations de cessation d'emploi en fiducie.

En outre, à la liquidation de l'AVMSL, les fonds excédentaires de la Corporation ont été transférés à une seconde fiducie créée dans le but de financer les déficits futurs découlant de l'exploitation et de l'entretien de la Voie maritime. Cette fiducie, le Fonds de capital en fiducie, a été créée le 1er octobre 1998 avec un capital de 29 401 $. L'actif et le passif à court terme de l'AVMSL à cette date ont été transférés à la nouvelle corporation en exigeant que le produit net de la réalisation des comptes débiteurs, après acquittement des dettes transférées de l'AVMSL, soit versé trimestriellement au Fonds de capital en fiducie.

Immédiatement après le transfert des actifs de l'AVMSL à la Corporation le 1er octobre 1998 et conformément à une directive du ministre des Transports, la Corporation a transféré 24 000 $ au Fonds de capital en fiducie pour porter les fonds disponibles à 53 401 $ en vue de financer les déficits d'exploitation futurs conformément aux conditions de l'entente de gestion, exploitation et entretien. Les transferts de fonds à la Corporation en vue de couvrir les déficits futurs éventuels seront comptabilisés comme des produits dans l'état des résultats.

La Corporation est le fiduciaire de ces deux fiducies.

La saison de navigation de la Voie maritime est une période d'environ neuf mois qui commence chaque année vers le début d'avril pour se terminer vers la fin de décembre. En conséquence, les produits sont réalisés au cours des neuf premiers mois de l'exercice (qui commence le 1er avril) tandis que la majorité des frais d'entretien et de renouvellement des actifs sont engagés pendant la période de fermeture de la Voie maritime (de janvier à mars).

2. ENTENTE D'EXPLOITATION

La Corporation a été mandatée pour gérer, exploiter et entretenir la Voie maritime conformément à une Entente de gestion, exploitation et entretien qui exige que la Corporation soumette au ministre des Transports des plans d'entreprise quinquennaux pendant toute la durée de l'entente. Le plan d'entreprise englobe les produits et les frais d'exploitation prévus ainsi qu'un « Plan de renouvellement des actifs ». La Corporation est autorisée à prélever des péages et à recevoir d'autres produits pour financer l'exploitation et l'entretien de la Voie maritime, et à recouvrer, auprès du gouvernement du Canada, des fonds supplémentaires pour éliminer au besoin les déficits de fonctionnement, conformément aux conditions de l'entente.

L'entente susmentionnée prévoit également la formation d'un « Comité des actifs », composé de deux représentants de la Corporation et de deux représentants de la Couronne, qui examinera les plans annuels pour les besoins d'immobilisations, d'entretien et de renouvellement des actifs sous administration de la Corporation. Le Comité examinera chaque année le Plan de renouvellement des actifs et déterminera s'il est approprié ou si des changements s'imposent.

3. COMPTE DE RÉSERVE DE LA CORPORATION

En vertu de l'Entente de gestion, exploitation et entretien, la Corporation est mandatée pour établir un compte de réserve théorique. Le compte a augmenté les sommes recouvrées pour les frais de fonctionnement engagés par la Corporation, au moyen d'un apport du gouvernement, d'une assurance ou d'une indemnité, ainsi que par les écarts favorables dans les frais de fonctionnement et les coûts de renouvellement des actifs entre ceux engagés au cours d'un exercice et les coûts projetés selon le plan d'entreprise. La réserve théorique est réduite des écarts défavorables dans les coûts réels de fonctionnement et autres ajustements. Elle servira d'indicateur du montant dont les péages futurs peuvent être ajustés, au moment de tenir compte des activités futures de la Voie maritime, telles qu'elles sont contenues dans le plan d'entreprise de la Corporation. La réserve de la corporation en 2002 est de 12 057 $ (2001 - 8 475 $).

4. SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Les états financiers ont été préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada. Voici un sommaire des principales conventions comptables

a) Revenus

Les revenus de péages et autres frais de service sont constatés à titre de produits au moment où ils sont gagnés

b) Stocks de fournitures

Les stocks de fournitures comprennent le matériel et les fournitures utilisés pour l'exploitation et l'entretien de la Voie maritime. Ils englobent les pièces de rechange qui ont été transférées à la Corporation le 1er octobre 1998. Certaines pièces ont été transférées à une valeur symbolique. Les fournitures sont inscrites au coût moyen.

c) Impôt sur les bénéfices

La Corporation est exemptée de l'impôt sur les bénéfices en vertu de l'alinéa 149(1)(l) de *la Loi de l'impôt sur le revenu*.

d) Immobilisations

Les immobilisations de la Corporation comprennent les structures temporaires, les biens mobiliers comme les véhicules automobiles, les petits navires utilisés pour l'exploitation de la Voie maritime, l'ameublement et le matériel de bureau, notamment les ordinateurs et les logiciels connexes. De tels actifs sont capitalisés s'ils ont un coût initial égal ou supérieur à 3 000 $ (trois mille dollars).

Les ajouts ultérieurs sont comptabilisés au coût. Le coût des éléments d'actif vendus, mis hors service ou abandonnés ainsi que l'amortissement cumulé s'y rapportant sont supprimés des comptes lors de l'aliénation. Les gains ou les

pertes lors de l'aliénation sont crédités ou imputés aux résultats.

L'amortissement est comptabilisé selon la méthode de l'amortissement linéaire, d'après la durée de vie utile estimative des éléments d'actif.

La Corporation traite comme des frais d'exploitation tous les coûts d'entretien majeur et de remise en état, ainsi que tout ajout aux immobilisations actuelles de la Voie maritime qui ont été transférées au Canada lors de la liquidation de l'AVMSL (définies comme les « immobilisations gérées existantes »).

e) Prestations de cessation d'emploi

Les employés de la Corporation ont droit à des prestations particulières ainsi que le prévoient leurs contrats de travail et leurs conditions d'emploi. Ces prestations englobent les congés de maladie et les congés d'ancienneté accumulés qui sont payables à la cessation d'emploi. Habituellement, les prestations correspondent au plus élevé des deux montants suivants : une semaine de salaire (deux semaines pour la première année de service) pour chaque année de service jusqu'à concurrence de 28 semaines ou 75 % du solde des jours de congé de maladie accumulés de l'employé. Les employés ont droit à 15 jours de congé de maladie par an. Le passif relatif aux prestations est comptabilisé au fur et à mesure que les prestations s'accumulent pour les employés.

f) Régime de retraite

Tous les anciens employés de l'AVMSL, qui ont été transférés à la Corporation le 1er octobre 1998, font partie du Régime de pensions de retraite de la fonction publique, administré par le gouvernement du Canada, pour le service allant jusqu'au 31 mars 1999. La Corporation a établi son propre régime de retraite et les employés ont eu l'option de transférer leurs droits à pension au nouveau régime ou de demeurer dans le Régime de pensions de retraite de la fonction publique. Les nouveaux employés, à compter du 1er avril 1999, deviennent membres du Régime de pension de la Corporation.

La Corporation n'est pas tenue de verser des cotisations au titre des insuffisances actuarielles du Compte de pensions de retraite de la fonction publique.

5. DÉBITEURS, CRÉDITEURS ET CHARGES À PAYER

Ces comptes découlent du cours normal des activités. Ils sont généralement encaissables et payables au cours du mois suivant et ne portent pas intérêt. La valeur comptable de chacun correspond approximativement à sa juste valeur.

6. MONTANT DÛ PAR LE FONDS DE CAPITAL EN FIDUCIE

La Corporation a un montant à recevoir du Fonds de capital en fiducie pour assumer les obligations spécifiques de soutien de la Voie maritime comme les déficits de la Corporation et les autres besoins de trésorerie à court terme conformément à l'entente de fiducie.

Les variations du solde dû par le Fonds de capital en fiducie au 31 mars étaient les suivantes :

	2002	2001
Solde au début	**39 051 $**	25 966 $
Obligation d'avantages sociaux future de l'AVSML	**-**	12 020
Règlement d'indemnités d'accidents du travail	**-**	(1 046)
État de compte net des débiteurs d'ouverture et des créditeurs	**196**	(196)
Besoin de fonds liés à l'exploitation	**(20 607)**	-
Contribution à payer pour les dépenses d'exploitation	**12 910**	2 307
Solde net à la fin	**31 550 $**	39 051 $

7. IMMOBILISATIONS

		2002			2001
	Taux d'amortissement annuel	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette	Valeur comptable nette
Systèmes de technologie de l'information	20 %	14 962 $	11 175 $	3 787 $	5 508 $
Véhicules	10-20 %	5 291	3 636	1 655	1 590
Flotte	2-20 %	4 334	3 218	1 116	1 222
Machines et matériel de bureau	2-20 %	4 370	2 716	1 654	1 609
Matériel d'infrastructure	2-20 %	6 472	3 756	2 716	2 988
Immobilisations en construction	-	1 362	-	1 362	797
		36 791 $	24 501 $	12 290 $	13 714 $

8. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

La Corporation a un régime de retraite à prestations déterminées pour ses employés qui offre aussi des avantages complémentaires autres que les avantages de retraite et qui comprennent des assurances complémentaires, l'assurance maladie et l'assurance-vie, pour les employés à la retraite. L'information concernant ce régime de retraite à prestations déterminées et les avantages complémentaires autres que les avantages de retraite, est la suivante :

	Régime de retraite	Régime de retraite supplémentaire	Autre régime
Obligation au titre des prestations constituées			
Solde au début de l'exercice	22 522 $	129 $	30 838 $
Coût des services rendus (employeur)	3 903	40	1 047
Intérêts débiteurs	4 332	10	2 123
Contributions des membres	1 489	-	-
Prestations versées	(431)	-	(1 199)
Transfert assumé du régime de retraite de la fonction publique	59 253	-	-
Révisions apportées au régime	2 158	54	-
Perte actuarielle	(7 164)	60	(2 309)
Solde à la fin de l'exercice	86 062 $	293 $	30 500 $
Actif du régime			
Juste valeur au début de l'exercice	23 291 $	- $	12 000 $
Rendement de l'actif du régime	6 103	-	-
Cotisation de la Corporation	4 465	-	3 453
Transfert du régime de retraite de la fonction publique	59 253	-	-
Cotisations des membres	1 489	-	-
Prestations versées	(431)	-	(1 199)
Juste valeur à la fin de l'exercice	94 170 $	- $	14 254 $
Situation de capitalisation - excédent (déficit)	8 108 $	(293) $	(16 246) $
Révisions apportées au régime non amorties	2 158	54	-
Perte actuarielle nette non amortie	(7 490)	69	774
Actif (passif) constaté au titre des prestations constituées	2 776 $	(170) $	(15 472) $

8. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS (suite)

Le régime de retraite supplémentaire est comptabilisé avec les créditeurs et charges à payer car le financement devrait survenir au cours du prochain exercice.

Hypothèses actuelles significatives

Les hypothèses actuarielles significatives retenues par la Corporation pour évaluer ses obligations au titre des prestations constituées sont les suivantes :

	Régime de retraite	Régime de retraite supplémentaire	Autre régime
Taux d'actualisation	6,75 %	6,75 %	6,75 %
Taux de rendement prévu de l'actif du régime	6,75 %	6,75 %	0,00 %
Taux de croissance de la rénumération	3,50 %	3,50 %	3,50 %
(Moyenne pondérée des hypothèses au 1er janvier 2002)			

Aux fins de l'évaluation, un taux tendenciel de croissance annuelle hypothétique du coût des soins de santé a été fixé à 8 % pour 2002. Ce taux devrait diminuer graduellement pour atteindre 4,4 % en 2007 et demeurer à ce niveau par la suite.

Le taux de rendement prévu des autres régimes de retraite est à 0 % car les modalités selon lesquelles le Fonds pour prestations de cessation d'emploi en fiducie a été établi stipule que tout revenu gagné par le Fonds en fiducie soit transféré au Fonds de capital en fiducie.

9. FONDS POUR PRESTATIONS DE CESSATION D'EMPLOI EN FIDUCIE

Ce montant représente les fonds mis de côté pour l'obligation de la Corporation découlant des prestations accumulées de cessation d'emploi des employés qui est représentée par les actifs détenus dans le Fonds pour prestations de cessation d'emploi en fiducie.

10. APPORT GARANTI DU CANADA

Au transfert de certains actifs de l'AVMSL à la Corporation le 1er octobre 1998, la Corporation a signé une entente de sûreté générale avec le gouvernement du Canada couvrant tous les actifs de la Corporation, attestée par un billet à ordre à terme avec garantie limitée d'une valeur nominale de 36 000 $. Le billet est payable sans intérêt à la première des deux dates suivantes : a) le 31 mars 2018 ou b) à l'expiration, pour une raison quelconque, de l'entente de gestion, exploitation et entretien. Le recours du gouvernement du Canada est limité a) à la garantie telle qu'elle est définie dans l'entente de sûreté générale et b) à la propriété hypothéquée (telle qu'elle est définie dans le contrat d'hypothèque mobilière intervenu entre la Corporation et l'AVMSL), et déduit du prix d'achat (tel qu'il est défini dans le contrat d'option intervenu entre la Corporation et Sa Majesté).

11. CONTRIBUTION DU FONDS DE CAPITAL EN FIDUCIE

La Corporation est autorisée à recevoir une contribution du Fonds de capital en fiducie pour financer le déficit d'exploitation en vertu de l'entente de gestion, exploitation et entretien. Cette contribution équivaut l'excédent des dépenses sur les revenus, augmenté des acquisitions nettes d'immobilisations au cours de la période et les frais de transaction liés à la commercialisation de la Voie maritime et redressés pour les éléments hors caisse pour la dépense d'amortissement, du coût non amorti des cessions d'immobilisations et de l'écart des avantages sociaux futurs.

		2002	2001
Excédent des charges sur les produits		14 625 $	4 014 $
Rajouter :	les frais de transaction	144	114
	les acquisitions nettes d'immobilisations	1 763	1 677
	les gains de l'aliénation d'immobilisations	25	54
	les frais d'examen spécial	259	-
Déduire:	les produits de la cession d'immobilisations	(58)	(94)
	les avantages complémentaires de retraite	(694)	(266)
	l'amortissement	(3 154)	(3 192)
Contribution du Fonds de capital en fiducie		12 910 $	2 307 $

12. CAPITAL D'APPORT

Le montant enregistré à titre de capital d'apport découle de la réévaluation des actifs, autres que les immobilisations transférées de l'AVMSL à la Corporation pour un montant de 1 $ le 1er octobre 1998, à leur valeur comptable avant le transfert. Le capital d'apport est redressé tous les ans pour tenir compte de l'écart pour avantages sociaux futurs.

13. FRAIS DE TRANSACTION

Les frais associés au transfert des actifs et de la responsabilité d'exploitation de la Voie maritime de l'AVMSL à la Corporation, tels qu'ils sont définis dans l'entente de gestion, exploitation et entretien, qui ne sont pas récurrents, ont été imputés séparément aux résultats comme des frais de transaction.

14. DÉPENSES RECOUVRABLES

Dans le cours normal de ses activités, la Corporation fournit des services pour d'autres entités et peut être remboursée pour les frais engagés par rapport aux coûts d'entretien et de main-d'oeuvre. Durant l'exercice en cours, le total des frais recouvrés s'élève à 3 488 $ (2001 - 3 380 $) et il a été inscrit en diminution des frais de fonctionnement.

15. ENGAGEMENTS

Au 31 mars 2002, les engagements contractuels liés au capital et autres dépenses se chiffraient à 5 115 $ (2001 - 1 782 $).

16. ÉVENTUALITÉS

Dans le cours normal de ses activités, la Corporation fait l'objet de litiges pour diverses raisons. Les litiges en souffrance au 31 mars 2002 s'élèvent à 14 188 $ (2001 - 1 380 $) et ne sont pas inscrits dans les livres. La direction est d'avis que ces poursuites n'entraîneront pas de pertes substantielles pour la Corporation. Les litiges concernant l'exploitation et l'entretien de la Voie maritime, dont l'AVMSL a fait l'objet avant le 1er octobre 1998, sont la responsabilité de Transports Canada.

17. RÉMUNÉRATION DES ADMINISTRATEURS ET DES DIRIGEANTS (voir page 38)

18. CHIFFRES COMPARATIFS

Certain chiffres de l'exercice précédent ont été reclassés en fonction de la présentation adoptée au cours de l'exercice écoulé.

17. RÉMUNÉRATION DES ADMINISTRATEURS ET DES DIRIGEANTS

Comme l'exige la *Loi maritime du Canada*, la rémunération obtenue par les administrateurs et les dirigeants, en dollars réels, était la suivante :

a) La rémunération des administrateurs comprend des honoraires fixes et une indemnité journalière basée sur la présence aux réunions du conseil et de ses comités.

Nom	Date de nomination	Comité et poste		Rémunération en 2001-2002
Robert J. Swenor	Juillet 1998	Conseil Régie Ressources humaines	Président Membre Membre	25 000 $
Georges H. Robichon	Juillet 1998	Conseil Régie	Administrateur Président	17 600
Adrian D.C. Tew *(R)*	Juillet 1998 Décembre 1999	Conseil Ressources humaines	Administrateur Membre	16 700
Alan R. Holt	Août 1998	Conseil Ressources humaines	Administrateur Président	19 600
Denise Verreault	Septembre 1998 Novembre 2000	Conseil Régie Vérification	Administratrice Membre Présidente	20 400
John E. F. Misener *(R)*	Septembre 1998 Décembre 1999	Conseil Vérificateur	Administrateur Membre	12 400
Marc Dulude	Novembre 1998	Conseil Ressources humaines	Administrateur Membre	19 000
Douglas Smith	Décembre 2000	Conseil Vérification	Administrateur Membre	19 000
Ian MacGregor	Octobre 2001 Décembre 2001	Conseil Vérification	Administrateur Membre	9 400
Nick Fox	Janvier 2002	Conseil	Administrateur	3 800
Rémunération totale des administrateurs pour l'exercice				162 900 $

(R) – indique les membres qui ont pris leur retraite ou démissionné au cours de l'exercice.

b) Rémunération des administrateurs eu égard à leurs responsabilité comme membres du Comité des actifs :

Nom	Date de nomination	Comité et poste	Rémunération en 2001-2002
Alan R. Holt	Janvier 2001	Président	5 000 $
Douglas Smith	Janvier 2001	Membre	4 200
			9 200 $

c) La rémunération des huit (8) dirigeants, incluant leur rémunération comme administrateurs, a atteint 1 209 037 $.